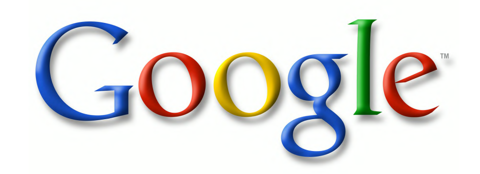


This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

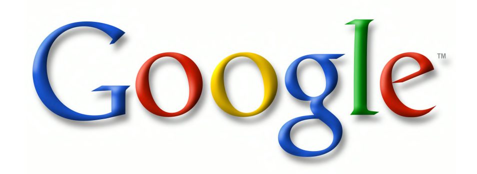
Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at http://books.google.com/



Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

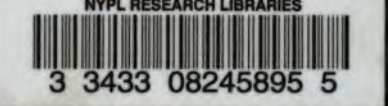
Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

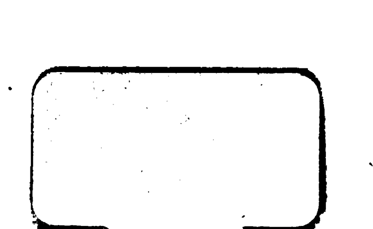
Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.
+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.
+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.
+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.


NYPL RESEARCH LIBRARIES
3 3433 08245895 5



V. E.
[illegible]
Vienna
Complete

Acten

des

Wiener Congresses

in

den Jahren 1814 und 1815.

Herausgegeben

von

D. Johann Ludwig Klüber

großherzoglich-badischem Staats- und Cabinetsrath rc.

Dritter Band.

9.—12. Heft.

NEW YORK PUBLIC LIBRARY

Erlangen 1815

bei J. J. Palm und Ernst Enke.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
929235A
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R 1937 L

Printed in Germany.

Acten des Wiener Congresses.

9s Heft.

Acten der CongreßCommission für die Freiheit der FlußSchiffahrt.

Uebersicht.

A. Protocolle nebst ihren Beilagen.

I. Protocoll, vom 2. Febr. 1815.

Vorlesung des ProtokollAuszugs v. 14. Dec. 1814, worin diese Commission ernannt ward; dann des 5. offenen, und des §. 2. des 3. geheimen Artikels des pariser Friedens, betr. die freie Schiffahrt auf dem Rhein und der Schelde, so wie auf andern Flüssen, welche verschiedene Staaten trennen, oder durchziehen. — Beschluß, die Bevollmächtigten von Holland, Baiern, Baden, HessenDarmstadt und Nassau, zu den Sitzungen der Commission einzuladen. — Hr. Herzog von Dalberg, französischer Bevollmächtigter, liefet einen Entwurf von Bestimmungen vor, über die Schiffahrt auf den grossen Flüssen, welche mehrere Länder durchziehen. — Eben so der preussische Bevollmächtigte, Hr. von Humboldt.

Beilage. Num. 1. Ist der so eben erwähnte Dalbergische Entwurf.

II. Protocoll, vom 8. Febr. 1815.

Berathschlagung über die Rheinschiffahrt. — Der preussische Bevollmächtigte legt seinen, in voriger Sitzung vorgelesenen, vorbereitenden Entwurf für die Arbeiten der Commission vor (Beil. Num. 1). — Hr. van der Spyen, holländischer Bevollmächtigter, überreicht Bemerkungen über denselben Gegenstand (Beil. Num. 2). — Beschluß, über die Frage: ob das Recht des gezwungenen Umschlags in den Häfen von Mainz und Cöln beizubehalten sey? in der nächsten Sitzung die Herren Mappes, Danz und Eichhoff anzuhören — Erörterung des in der ersten Sitzung zu Protocoll gegebenen Dalbergischen Entwurfs.

Beilagen. Num. 1 und 2. (So eben erwähnt.)

III. Protocoll, vom 20. Febr. 1815.

Die Herren von Türckheim und von Berckheim, jener hessen-darmstädtischer, dieser badischer Bevollmächtigter, legen Bemerkungen über die Rheinschiffahrt vor (Beilagen Num. 1 u. 2). — Vorträge der Herren Danz, Mappes, Hadamar und Eichhoff, über die bisherige Stapel- oder Umschlagsgerechtigkeit der Städte Mainz und Cöln. — Der französische Bevollmächtigte legt eine Vorstellung der Stadt Strasburg vor, betreffend die Veränderungen, welche die provisorische Verwaltung des Rheinschiffahrts-Octroi in Absicht auf Schiffahrt und Tarif gemacht hatte (Beilage Num. 3).

Beilagen. Num. 1, 2 und 3. (So eben erwähnt.)

IV. Protocoll, vom 23. Febr. 1815.

Hr. Eichhoff überreicht seinen Bericht über das Recht des gezwungenen Umschlags (Beilage Num. 1). — Hr. Danz legt abschriftlich drei Urkunden über denselben Gegenstand vor (Beilagen Num. 2, a, b, u. c). — Die Abschaffung des mainzer und cölner gezwungenen Umschlags, wird einmüthig beschlossen. — Fortsetzung der

Erörterung des Dalbergischen Entwurfs, der in der ersten Sitzung übergeben ward.

Beilagen. Num. 1 und 2, a, b und c. (So eben angeführt.)

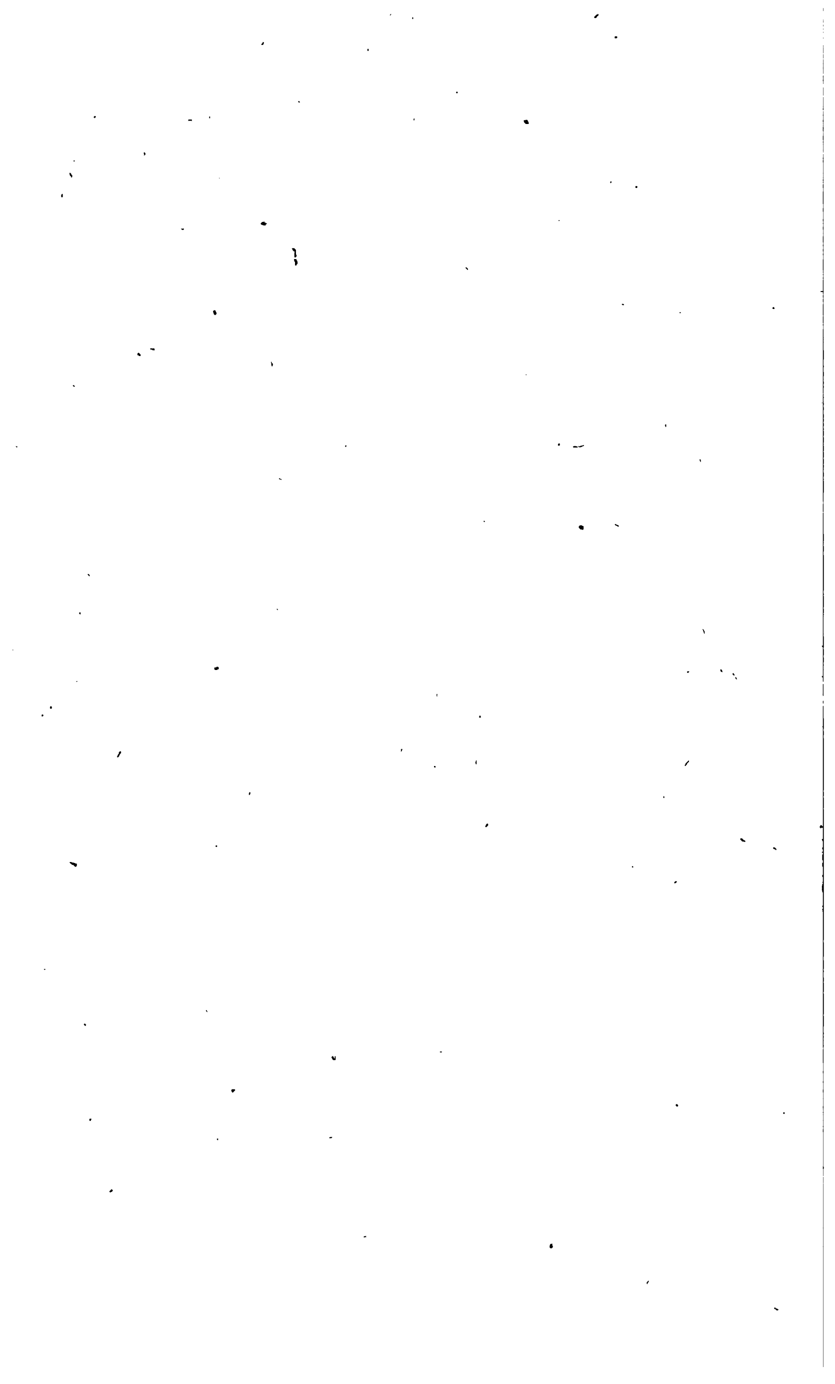
V. Protokoll, vom 24. Febr. 1815.

Es werden schriftliche Bemerkungen und Plane über die Einrichtung und Befugnisse einer CentralCommission für die Rheinschiffahrt überrreicht, von den Bevollmächtigten von Nassau (von Marschall), Hessen-Darmstadt, Baden, Frankreich und Preussen (Beilagen, Num. 1—5). — Beschluß, daß eine periodische CentralCommission für die Rheinschiffahrt niedergesetzt werden soll; ihr Sitz, Geschäftkreis. Verhältniß zu den Uferherrschaften ꝛc. — Hr. v. Humboldt erklärt die preussische Zustimmung zu Abschaffung des gezwungenen Umschlags. — Fortsetzung der Erörterung des in der ersten Sitzung übergebenen Dalbergischen Entwurfs, Art. 10—15. — Es sollen SpecialCommissionen ernannt werden, für die Gegenstände, welche die Schiffahrt auf dem Main und Neckar betreffen.

Beilagen. Num. 1, 2, 3, 4 u. 5. (Oben erwähnt.)

VI. Protocoll, vom 28. Febr. 1815.

Ein Bericht des vormaligen GeneralDirectors des RheinschiffahrtsOctroi, Hrn. Eichhoffs, wird zu Protocoll gegeben (Beilagen, Num. 1 a und 1 b). — Desgleichen das Protocoll der SpecialCommission für die Mainschiffahrt (Beilage Num. 2). Zwei Beschlüsse deßhalb. — Auf die Weigerung der wirtembergischen Bevollmächtigten, in Absicht auf die Neckarschiffahrt sich mit einer SpecialCommission zu vereinigen, wird beschlossen, dieselben einzuladen, sich in der nächsten Sitzung der GeneralCommission einzufinden. — Unter der Benennung des Rheins, sollen auch die Waal und der Leck begriffen seyn. Der holländische Bevollmächtigte erklärt, daß auf solchen, bis zu Aufhebung der Zölle und einer festen Einrichtung die Abgaben nicht erhöht werden sollen. Dasselbe erklärt



Acten
des
Wiener Congresses
in
den Jahren 1814 und 1815.

Herausgegeben
von

D. Johann Ludwig Klüber
großherzoglich-badischem Staats- und Cabinetsrath rc.

Dritter Band.

9. — 12. Heft.

NEW YORK PUBLIC LIBRARY

Erlangen 1815
bei J. J. Palm und Ernst Enke.

Cw

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
929235A
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R 1927 L

Printed in Germany.

Acten
des
Wiener Congresses.
9s Heft.

Acten
der
CongreßCommission
für die
Freiheit der FlußSchiffahrt.

Uebersicht.

A. Protocolle
nebst ihren Beilagen.

I. Protocoll, vom 2. Febr. 1815.

Vorlesung des ProtocollAuszugs v. 14. Dec. 1814, worin diese Commission ernannt ward; dann des 5. offenen, und des §. 2. des 3. geheimen Artikels des pariser Friedens, betr. die freie Schiffahrt auf dem Rhein und der Schelde, so wie auf andern Flüssen, welche verschiedene Staaten trennen, oder durchziehen. — Beschluß, die Bevollmächtigten von Holland, Baiern, Baden, HessenDarmstadt und Nassau, zu den Sitzungen der Commission einzuladen. — Hr. Herzog von Dalberg, französischer Bevollmächtigter, lieset einen Entwurf von Bestimmungen vor, über die Schiffahrt auf den grossen Flüssen, welche mehrere Länder durchziehen. — Eben so der preussische Bevollmächtigte, Hr. von Humboldt.

Beilage. Num. 1. Ist der so eben erwähnte Dalbergische Entwurf.

II. Protocoll, vom 8. Febr. 1815.

Berathschlagung über die Rheinschiffahrt. — Der preussische Bevollmächtigte legt seinen, in voriger Sitzung vorgelesenen, vorbereitenden Entwurf für die Arbeiten der Commission vor (Beil. Num. 1). — Hr. van der Spyen, holländischer Bevollmächtigter, überreicht Bemerkungen über denselben Gegenstand (Beil. Num. 2). — Beschluß, über die Frage: ob das Recht des gezwungenen Umschlags in den Häfen von Mainz und Cöln beizubehalten sey? in der nächsten Sitzung die Herren Mappes, Danz und Eichhoff anzuhören — Erörterung des in der ersten Sitzung zu Protocoll gegebenen Dalbergischen Entwurfs.

Beilagen. Num. 1 und 2. (So eben erwähnt.)

III. Protocoll, vom 20. Febr. 1815.

Die Herren von Türckheim und von Berckheim, jener hessen-darmstädtischer, dieser badischer Bevollmächtigter, legen Bemerkungen über die Rheinschiffahrt vor (Beilagen Num. 1 u. 2). — Vorträge der Herren Danz, Mappes, Hadamar und Eichhoff, über die bisherige Stapel- oder Umschlaggerechtigkeit der Städte Mainz und Cöln. — Der französische Bevollmächtigte legt eine Vorstellung der Stadt Strasburg vor, betreffend die Veränderungen, welche die provisorische Verwaltung des Rheinschiffahrts-Octroi in Absicht auf Schiffahrt und Tarif gemacht hatte (Beilage Num. 3).

Beilagen. Num. 1, 2 und 3. (So eben erwähnt.)

IV. Protocoll, vom 23. Febr. 1815.

Hr. Eichhoff überreicht seinen Bericht über das Recht des gezwungenen Umschlags (Beilage Num. 1). — Hr. Danz legt abschriftlich drei Urkunden über denselben Gegenstand vor (Beilagen Num. 2, a, b, u. c). — Die Abschaffung des mainzer und cölner gezwungenen Umschlags, wird einmüthig beschlossen. — Fortsetzung der

Erörterung des Dalbergischen Entwurfs, der in der ersten Sitzung übergeben ward.

Beilagen. Num. 1 und 2, a, b und c. (So eben angeführt.)

V. Protokoll, vom 24. Febr. 1815.

Es werden schriftliche Bemerkungen und Plane über die Einrichtung und Befugnisse einer CentralCommission für die Rheinschiffahrt überrreicht, von den Bevollmächtigten von Nassau (von Marschall), Hessen-Darmstadt, Baden, Frankreich und Preussen (Beilagen, Num. 1—5). — Beschluß, daß eine periodische CentralCommission für die Rheinschiffahrt niedergesetzt werden soll; ihr Sitz, Geschäftkreis, Verhältniß zu den Uferherrschaften ꝛc. — Hr. v. Humboldt erklärt die preussische Zustimmung zu Abschaffung des gezwungenen Umschlags. — Fortsetzung der Erörterung des in der ersten Sitzung übergebenen Dalbergischen Entwurfs, Art. 10—15. — Es sollen SpecialCommissionen ernannt werden, für die Gegenstände, welche die Schiffahrt auf dem Main und Neckar betreffen.

Beilagen. Num. 1, 2, 3, 4 u. 5. (Oben erwähnt.)

VI. Protocoll, vom 28. Febr. 1815.

Ein Bericht des vormaligen GeneralDirectors des RheinschiffahrtsOctroi, Hrn. Eichhoffs, wird zu Protocoll gegeben (Beilagen, Num. 1 a und 1 b). — Desgleichen das Protocoll der SpecialCommission für die Mainschiffahrt (Beilage Num. 2). Zwei Beschlüsse deßhalb. — Auf die Weigerung der wirtembergischen Bevollmächtigten, in Absicht auf die Neckarschiffahrt sich mit einer SpecialCommission zu vereinigen, wird beschlossen, dieselben einzuladen, sich in der nächsten Sitzung der GeneralCommission einzufinden. — Unter der Benennung des Rheins, sollen auch die Waal und der Leck begriffen seyn. Der holländische Bevollmächtigte erklärt, daß auf solchen, bis zu Aufhebung der Zölle und einer festen Einrichtung die Abgaben nicht erhöht werden sollen. Dasselbe erklärt

der preussische Bevollmächtigte in Ansehung der Mosel. — Ebenderselbe übergiebt eine neue Abfassung der Art. 1 — 16 des in der ersten Sitzung übergebenen Dalbergischen Entwurfs (Beilage Num. 3), worin bloß etliche geringe Abänderungen beliebt werden. — Berathschlagung über die Frage: ob die Central-Commission ihren Sitz zu Mainz, Frankfurt, Coblenz, oder anderswo haben soll? — Erörterung der in der dritten Sitzung von dem französischen Bevollmächtigten überreichten Vorstellung der Stadt Strasburg, weßhalb der preussische Bevollmächtigte eine Rechtfertigung der provisorischen Verwaltung des Rheinschiffahrts-Octroi, und eine Denkschrift übergiebt (Beilagen Num. 4 u. 5), und verschiedene Beschlüsse gefaßt werden.

Beilagen. Num. 1, 2, 3, 4 und 5. (So eben näher angezeigt.)

VII. Protocoll, vom 3. März 1815.

Der englische Bevollmächtigte, Lord Clancarty, überreicht eine Denkschrift des Bevollmächtigten der Stadt Bremen, Hrn. Smidt, betreffend den elsflether Zoll, nebst einem mit Oldenburg deßhalb geschlossenen Vertrag (Beilagen Num. 1 a und 1 b); desgleichen eine Denkschrift der Deputirten der Stadt Mainz, wegen des gezwungenen Umschlags (Beilage Num. 2 a). — Der französische Bevollmächtigte erklärt seinen Beitritt zu den, in voriger Sitzung, auf die Vorstellung der Stadt Strasburg gefaßten Beschlüssen. — Der wirtembergische Bevollmächtigte verlangt, daß auf dem Neckar der gezwungene Umschlag zu Mannheim aufgehoben, und daß die Abgaben so gering als möglich gesetzt werden. Der badische Bevollmächtigte erklärt, daß die für die Mainschiffahrt verabredeten Grundsätze auch auf den Neckar angewendet werden könnten, behält sich aber wegen der Abgaben nähere Erklärung bevor. Beschluß, daß der seit 1808 zu Mannheim eingeführte gezwungene Umschlag aufgehoben werde. Der badische Bevollmäch-

tigte fordert dagegen, daß auch der Umschlag zu Heilbronn aufgehoben werde. Der wirtembergische zweifelt nicht, daß sein Souverain dieses genehmigen werde. Der badische überreicht noch eine ZusatzNote (Beilage Num. 2b). — Der preussische Bevollmächtigte macht den Antrag, daß für die Rheinschiffahrt drei Aufseher und ein Oberaufseher ernannt werden, mit Anzeige ihrer Ernennungsart und Wirksamkeit. — Abermalige Erörterung der Art. 1, 3, 4, 6, 9, 10, 14, 15 u. f. der in voriger Sitzung übergebenen humboldtischen neuen Abfassung des Dalbergischen Entwurfs. — Der preussische Bevollmächtigte überreicht eine Prüfung der RheinOctroiConvention vom 15. Aug. 1804, um anzugeben, was davon beizubehalten, oder abzuschaffen sey (Beilage Num. 3); desgleichen einen Entwurf zu Abfassung verschiedener neuen Artikel (Beilage Num. 4) über diejenigen Gegenstände, welche in den von Hrn. von der Spaen in der dritten Sitzung zu Protocoll gegebenen Bemerkungen angezeigt sind.

Beilagen Num. 1a, 1b, 2a, 2b, 3 u. 4. (Oben näher angezeigt.)

VIII. Protocoll vom 14. März 1815.

Der hessen-darmstädtische Bevollmächtigte stimmt der Erklärung des badischen über die Neckarschiffahrt bei, behält sich aber wegen der Zölle nähere Erklärung vor. — Der holländische Bevollmächtigte überreicht eine Erklärung (Beilage Num. 1), über deren Inhalt beschlossen wird, daß bloß der Leck als Fortsetzung des Rheins, hingegen die Waal als Fortsetzung der Maas betrachtet, und daher jeder von beiden Flüssen nur den Bestimmungen unterworfen seyn soll, welche über denjenigen Fluß festgesetzt werden, zu dem er gehört. — Der preussische Bevollmächtigte erklärt, daß seine Regierung auch für die Mosel die für den Rhein gemachten Bestimmungen annehme, mit Ausnahme dessen, was die CentralCommission betrifft; doch unter der Bedingung, daß dieselben

Grundsätze auch für die Maas gelten, und daß die Abgaben auf der Maas nicht erhöht werden sollen. — Gegenseitige Erklärungen des holländischen und des preussischen Bevollmächtigten, über die Grösse der Abgaben auf der Maas. — Der preussische Bevollmächtigte übergiebt die in voriger Sitzung versprochene neue Abfassung der Art. 10—14 seines früher (6. Sitzung, Beil. Num. 3.) übergebenen Entwurfs (Beilage Num. 2). Erörterung dieser Artikel. — Erörterung des in der siebenten Sitzung von dem preussischen Bevollmächtigten übergebenen Entwurfs zu Abfassung verschiedener neuen Artikel. — Der preussische Bevollmächtigte verspricht, für die nächste Sitzung, einen Entwurf zu Bestimmungen über die auf den RheinOctroi gelegten Renten und Pensionen. Aufforderung an den darmstädtischen Bevollmächtigten, einen Entwurf zu Artikeln über den Main und Neckar mit den Bevollmächtigten der dabei betheiligten Souveraine zu verabreden, und wo möglich, in der nächsten Sitzung vorzulegen.

Beilagen. Num. 1 u. 2. (Oben näher angegeben.)

IX. Protocoll, vom 16. März 1815.

Berathschlagung über die Art. 10 bis 18, des von dem preussischen Bevollmächtigten in voriger Sitzung übergebenen Entwurfs. — Erörterung des von Ebendemselben früher (Sitzung 6, Beil. 3. und Sitzung 7, Beil. 4.) übergebenen Entwurfs zu Artikeln. — Derselbe übergiebt einen Entwurf zu Artikeln, über die auf den RheinOctroi gelegten Renten und Pensionen (Beilage Num. 1). — Uebergang zu den Gegenständen der Schiffahrt auf dem Main und Neckar, desgleichen der Mosel, Maas und Schelde. — Erklärung des nassauischen Bevollmächtigten über die Lahn, als hieher nicht gehörig, da sie nur in einem, nicht in verschiedenen Ländern, schiffbar sey. — Der darmstädtische Bevollmächtigte überreicht ein Protocoll über die Main- und Neckarschiffahrt (Beil. Num. 2.) Beschluß,

daß die Zölle auf diesen Flüssen nach dem Stand von 1802, ohne weitere Erhöhung, beibehalten werden dürfen. Erörterung über den Tarif dieser Zölle. — Der preussische Bevollmächtigte überreicht einen Entwurf zu einem Artikel über die Moselschiffahrt. — Derselbe erklärt seine Zustimmung zu Anwendung derselben Grundsätze auf die Maasschiffahrt, doch daß die Uferbewohner der Ruhr bei Beschiffung der Maas dieselben Vortheile geniessen. — Die Freiheit der Schiffahrt auf der Schelde, soll namentlich festgesetzt werden; doch haben Frankreich und Holland unter sich deßhalb die nähern Bestimmungen, aber den allgemeinen Grundsätzen gemäß, zu verabreden. — Der preussische Bevollmächtigte erhält den Auftrag, nunmehr Alles, was die oben gedachten fünf Flüsse betrifft, in einem Hauptaufsatz zusammenzustellen.

Beilagen. Num. 1 und 2. (So eben näher beschrieben.)

X. Protocoll, vom 20. März 1815.

Antrag, die Ablieferung des Archivs der General-Direction des Rheinschiffahrts-Octroi, in Paris auszuwirken. — Erörterung der in voriger Sitzung von dem preusischen Bevollmächtigten überreichten Artikel 28, 29 u. 30, betreffend die auf den Rhein-Octroi gelegten Renten, desgleichen die zu Ruhegehalten bestimmten Fonds, und die ältern Pensionen; weßhalb der genannte Bevollmächtigte eine neue Abfassung des 29. Art. (Beil. Num. 1.) übergiebt, so wie einen Auszug aus dem zwischen Frankreich und dem Fürsten Primas am 16. Febr. 1810 geschlossenen Vertrag (Beil. Num. 2). — Der wirtembergische Bevollmächtigte läßt erklären, daß sein Souverain einwillige in die Abschaffung des gezwungenen Umschlags und der Stationfahrt auf dem Main und Neckar; in Ansehung der Zölle, erwarte er noch Instruction. — Der preussische Bevollmächtigte legt einen Entwurf zu Artikeln

(Beil. Num. 3) vor, über die Schiffahrt auf dem Main und Neckar, auf der Mosel, Maas und Schelde, abgefaßt nach den Bestimmungen, welche die für diesen Gegenstand ernannte SpecialCommission angenommen hat. Diese Artikel werden angenommen, mit etlichen Abänderungen.

Beilagen. Num. 1, 2 und 3. (Oben schon angeführt.)

XI. Protocoll, vom 22. März 1815.

Der englische Bevollmächtigte legt einen Entwurf zu einem Bericht über den Hafen von Antwerpen vor (Beilage Num. 1), welcher an die Bevollmächtigten derjenigen Höfe zu erlassen sey, die den pariser Frieden unterzeichnet haben; er dient zu Vollziehung des 15. Art. dieses Friedens. Der Entwurf wird einhellig angenommen.

Beilage. Num. 1. (So eben erwähnt.)

XII. SchlußProtocoll vom 24. März 1815.

Vorlesung eines Entwurfs der Artikel 1 bis 9 über die Schiffahrt auf denjenigen Flüssen, welche, ausser dem Rhein und dessen Nebenflüssen, verschiedene Staaten trennen, oder durchziehen (Beilage Num. 1); desgleichen des Entwurfs eines Berichtes der Commission über ihre Arbeiten, an die Bevollmächtigten derjenigen Mächte, welche den pariser Frieden unterzeichnet haben. Beide werden genehmigt, und von den Bevollmächtigten von Preussen, Großbritannien und Frankreich unterzeichnet, und dem abwesenden Bevollmächtigten Oestreichs zur Unterzeichnung zugesendet. — Beschluß, daß der in voriger Sitzung schon genehmigte Bericht wegen des Hafens von Antwerpen *), bei den vier so eben genannten Bevollmächtigten zur Unterschrift herumgesendet werden soll. — Die Artikel 1 bis 32, betreffend die Rheinschiffarth, werden abgelesen, nach

*) Er befindet sich, als Beilage Num. 1, bei dem Protocoll der 11. Sitzung vom 22. März.

Beifügung etlicher Zusätze und Aenderungen genehmigt, und von allen dabei interessirten anwesenden Bevollmächtigten unterschrieben (Beilage Num. 2). — Der kurhessische Bevollmächtigte, Hr. Graf von Keller, bewilligt seine Unterzeichnung der Artikel über den Rhein, doch mit der Erinnerung, daß er zu den deshalb statt gehabten Sitzungen hätte eingeladen werden sollen. Er protestirt gegen jeden Nachtheil, welcher dem frankfurter AccessionsVertrag seines Hofes vom 2. Dec. 1813 zuwider wäre, besonders aber gegen jede seinem Hofe nachtheilige Bestimmung, in Ansehung der früher auf den RheinOctroi angewiesenen Renten, die durch den zwischen Napoleon und dem Fürsten Primas zu Paris im Febr. 1810 geschlossenen Vertrag auf die Domainen des Fürstenthums Hanau angewiesen wurden. — Die Artikel 1 bis 7, über die Schiffahrt auf dem Main und Neckar, auf der Mosel, Maas und Schelde, werden vorgelesen, genehmigt und unterzeichnet. Sie sollen, mit angemessenen Berichten, an die Bevollmächtigten derjenigen Mächte, welche den pariser Frieden unterzeichnet haben, gesendet werden.

B) Note

des preussischen Bevollmächtigten an die übrigen Mitglieder der Commission, betreffend die Maasregeln zu Vollziehung der von dem Comité der acht Mächte genehmigten Beschlüsse der Commission für die Freiheit der Flußschiffahrt; datirt vom 7. April 1815. Vorgeschlagen wird darin:

1) Ernennung der Mitglieder der CentralCommission für den RheinschiffahrtsOctroi, welche am 1. Jun. 1815 sich zu Frankfurt versammeln soll, nebst Instruction für sie;

2) Weisung an den bisherigen Vorsteher der provisorischen OctroiVerwaltung, jener Commission diese Verwaltung am 1. Jun. zu übergeben;

3) Auftrag an den gedachten Vorsteher, den bisherigen GeneralDirector des Octroi zu Vorbereitung des künf-

tigen Regulativs zu veranlassen, und ihm hiebei zwei Personen beizugeben;

4) Ersuchen an den Herrn Fürsten von Metternich, zu Niedersetzung der Commission aus ehmahligen Mitgliedern des Reichshofraths, welche den Streit über die auf den RheinschiffahrtsOctroi gelegten Renten und deren Rückstände entscheiden soll;

5) Ernennung der beschlossenen Commission für die den Hafen von Antwerpen betreffenden Angelegenheiten.

Beilage. Num. 1. Ist ein Entwurf einer Note, welche jedes Mitglied gegenwärtiger Commission besonders, an den Hern Fürsten von Metternich wegen der oben unter Num. 4. bemerkten Angelegenheit zu erlassen, und worin dasselbe zugleich auf den Ausspruch der erbetenen Commission zu compromittiren hat.

C. Vertrag

über den RheinschiffahrtsOctroi, geschlossen zu Paris am 5. Aug. 1803 zwischen Frankreich und dem, von dem teutschen Kaiser und Reich dazu ermächtigten, Kurfürsten ReichsErzkanzler; nebst SupplementVertrag vom 1. Oct. 1804.

Zugabe.

Verzeichniß

von Druckschriften, welche sich auf die Schiffahrt auf dem Rhein und dessen NebenStrömen beziehen.

A.

Procès verbaux
de
la Commission
relative
à la libre navigation des rivières.

I.

Procès-verbal

de la première conférence de la Commission relative à la libre navigation des rivières.

Vienne, le 2. février 1815.

En présence
pour la *France*,
du Duc de *Dalberg*;
pour la *Prusse*,
du baron de *Humboldt*;
pour l'*Angleterre*,
de Lord *Clancarty*;
pour l'*Autriche*,
du baron de *Wessenberg*.

Il a d'abord été fait lecture de l'extrait du procès-verbal du 14 décembre 1814, par lequel le Comité des *huit* Plénipotentiaires au Congrès a nommé la présente Commission pour s'occuper de moyens d'exécuter les dispositions de l'art. 5 *patent* du traité de Paris, et du second paragraphe de l'art. 3 *secret*

du même traité, relatives à la libre navigation du *Rhin* et de l'*Escaut*, et à l'application des principes qui seraient établis à cet égard pour les autres fleuves, qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différens états, desquels deux articles il a ensuite été fait lecture.

Après quoi, en jugeant que, pour suivre l'ordre établi dans l'instruction, on aurait lieu de commencer le travail par ce qui est relatif à la navigation du Rhin, de l'Escaut, et des rivières tributaires du Rhin, il a été convenu d'inviter Messieurs les Plénipotentiaires

de Hollande,
de Bavière,
de Bade,
de Hesse-Darmstadt,
de Nassau,

à prendre part aux conférences sur cette partie du travail; en conséquence le secrétaire général de la Commission, M. le conseiller de *Martens*, a été chargé d'adresser, au nom de la Commission, des *lettres d'invitation* à M. le baron van der *Spaen*, à M. le maréchal prince de *Wrède*, à M. le baron de *Berckheim*, à M. le baron de *Türkheim*, et au premier Plénipotentiaire des princes de *Nassau*.

M. le duc de *Dalberg* ayant ensuite fait lecture d'un *projet de rédaction* pour les arrangemens relatifs à la navigation du Rhin et des autres rivières qui se trouve joint au présent procès-verbal sous le nº. 1, et M. le baron de *Humboldt* ayant également fait lecture d'un *projet d'arrangemens* de ce genre qu'il a également promis de joindre au protocole de

la présente ou de la prochaine séance*); il a été arrêté que tous les membres de la Commission seraient invités à faire prendre copie de ces pièces chez le secrétaire général; et qu'afin de laisser aux membres le tems nécessaire pour préparer la discussion, la prochaine conférence de la Commission serait fixée à mercredi 8 de ce mois, à 11 heures.

Sur quoi la séance a été levée.

Signé en marge:

Clancarty.
Dalberg.
Humboldt.
Wessenberg.

No. I.

Projet

d'articles pour le réglement de ce qui concerne la navigation des grands fleuves traversant plusieurs territoires, présenté par M. le duc de Dalberg, plénipotentiaire de France.

Article 1.

Le *Rhin*, depuis le point où il devient navigable, jusqu'à la mer, sera, sous le rapport du commerce et de la navigation, considéré comme un fleuve commun entre les divers états qui le séparent ou le traversent.

Art. 2.

La navigation, dans tout son cours, soit en montant, soit en descendant, sera entièrement libre

*) Ce projet se trouve joint au procès-verbal de la prochaine séance.

et ne pourra être interdite à personne, en se conformant toutefois aux règlemens qui seront arrêtés pour sa police, d'après le mode qui sera établi.

Art. 3.

Le système de police et de perception sera uniforme et le même pour tout le cours du Rhin, et autant que cela se pourra pour ses embranchemens et confluens.

Art. 4.

Les droits seront perçus en commun, et les tarifs seront invariables, aussi longtems que, d'un commun accord entre les états riverains, on ne conviendra d'aucun changement.

Art. 5.

Ni le nombre des bureaux de recette, ni les taxes, ne pourront, pour le Rhin, sous aucun titre ou dénomination, excéder ce qui a été fixé par la convention du 15 août 1804. Aucun changement ne pourra y être fait, sans le consentement mutuel de tous les états riverains.

Art. 6.

Le Rhin devant, pour l'avantage de la navigation, former, dans tout son cours, un parfait ensemble, il est arrêté que son administration et tout ce qui se rapporte à sa police et à la perception des droits, continuera à être confié à une autorité centrale. Elle sera composée des délégués des co-possesseurs des rives du Rhin, et le directeur sera désigné par le sort entre les Commissaires délégués, nommés par les différens gouvernemens qui avoisinent ce fleuve.

Art. 7.

Cette Commission dirigera et surveillera toutes les parties de l'établissement, et elle agira au nom et sous l'autorité des gouvernemens respectifs auxquels il sera rendu tous les ans, un compte public du résultat de l'administration.

Art. 8.

Les autorités locales des deux rives du fleuve protégeront, par tous leurs moyens, ladite Commission, pour l'aider, dans tout ce qui concerne l'exercice de ses attributions.

Art. 9.

Le siége de cette Commission sera établi à Mayence. Les inspecteurs siégeront à Strasbourg et à Cologne.

Art. 10.

Le produit brut de la recette, spécialement et dans une juste proportion du produit particulier de chaque bureau, sera effecté,

1) aux frais généraux d'administration, de police et de perception;

2) à l'entretien des chemins de hallage sur les deux rives et aux travaux nécessaires pour faciliter la navigation et tenir le lit du fleuve constamment en bon état, sur tous les points de son cours.

Art. 11.

Il est entendu que, dans ces travaux ne sont point compris ceux éxécutés pour protéger les terres contre les inondations, et pour lesquels des impôts particuliers sont levés sous le nom Rheinteichgelder.

Art. 12.

Le surplus du revenu ne sera partagé entre les états riverains, dans la proportion, non du produit particulier de chaque bureau de recette, mais d'après les distances du fleuve, servant réellement à la navigation.

Art. 13.

Les puissances co-possesseurs du Rhin et des rivières qui s'y réunissent nommeront, sans délai, des commissaires à l'effet de convenir de tous les réglemens généraux et spéciaux, relatifs au rétablissement de l'octroi de la navigation du Rhin, lesquels réglemens seront soumis à l'approbation de leurs gouvernemens respectifs. Les commissaires se réuniront à Mayence.

Art. 14.

Les dits commissaires prendront pour règle de leurs travaux, les dispositions fondamentales de la convention du 15 août 1814 et les changemens survenus depuis l'époque de l'établissement de l'octroi du Rhin. Ils n'y effectueront des modifications, qu'autant que l'expérience acquise depuis lors, en indiqueroit la nécessité.

Art. 15.

Jusqu'à ce que les dispositions de cette nouvelle convention soient arrêtées et revêtues de la sanction des gouvernemens respectifs, le mode de police et de perception établi par la sus-dite convention du 15 août sera maintenu et exécuté dans toute sa force et teneur. Les changemens arbitrairement effectués par l'administration provisoire sont annullés, à moins que les nouveaux commissaires ne les confirment par une nouvelle disposition.

Art. 16.

Quant aux fleuves et rivières qui tombent dans le Rhin, soit à droite, soit à gauche, tels que le *Necker*, le *Mein*, la *Moselle* et ses embranchemens en Hollande, le *Waal*, le *Lech* et l'*Yssel*, ainsi que l'*Escaut* et la *Meuse*, les commissaires arrêteront, de concert avec ceux nommés par les gouvernemens dont les états sont arrosés, séparés ou traversés par les dits fleuves et rivières, les réglemens de police et de perception, d'après lesquels la navigation des dits fleuves devra être régie par la suite. Ils adopteront pour base de ces réglemens, le système d'uniformité, d'administration et de police arrêté pour la navigation du Rhin.

Art. 17.

A l'égard des autres grands fleuves, nommément le *Weser*, l'*Elbe*, l'*Oder*, la *Vistule*, le *Danube*, le *Pô*, le *Tage* etc.; comme il a été reconnu que, pour faciliter les communications des différens peuples et favoriser l'échange de leurs productions, au moyen des routes fluviales, il étoit indispensable de diminuer le nombre des lieux de péage, et de simplifier le mode de perception, en ne laissant subsister, des anciens établissemens connus sous le nom de *droits d'étappes*, *d'accises et de licents*, que ce qui seroit reconnu indispensable à la célérité du commerce et des transports; et considérant que, pour arriver à ce but, et faire disparoître pour toujours les obstacles qui s'opposent aux relations commerciales entre les différentes nations, soit par le trop grand nombre de lieux de péage, soit par une infinité de formalités fiscales, le moyen le plus sur est, „de considérer les fleuves depuis le point ou ils

„deviennent navigables, jusqu'à leur embouchure, „comme un ensemble, et d'adopter, dans ce sens, „tant pour leur police et la perception des droits, „un même systême de navigation." Les puissances contractantes n'envisageant que le bien général et voulant l'opérer par tous les moyens, se sont accordées sur ce point, et ont arrêté pour principe:

„Que le systême adopté pour la navigation du „Rhin et ses embranchemens, seroit également appliqué à tous les grands fleuves susmentionnés, „sauf les modifications que pourroient exiger les „localités particulières de chacun d'eux, ou la volonté des puissances co-propriétaires des sus-dits „fleuves."

Art. 18.

En conséquence de ces dispositions fondamentales, les souverains co-propriétaires des dits fleuves nommeront, immédiatement après les ratifications du présent traité, des Commissaires qui rédigeront les réglemens généraux et particuliers qu'ils jugeront nécessaires pour l'établissement permanent d'un régime simple et uniforme pour tous les dits grands fleuves.

Art. 19.

Les points principaux que les dits Commissaires auront à fixer sont:

1) La réduction des lieux de péage, au nombre strictement nécessaire.
2) L'adoption du principe que la taxe des droits levés sur les fleuves ne pourra pas excéder celle établie pour une égale distance sur le Rhin.
3) La fixation des tarifs invariables, et la classification des marchandises passibles de droits différens

On prendra pour règle dans cette fixation, la simplification des droits à percevoir et l'encouragement de l'indurstie agricole.

4) La formation d'une administration centrale, à l'instar de celle établie sur le Rhin, et chargée exclusivement de tout ce qui se rapporte à la navigation.

5) La régularisation de l'emploi brut des péages effectés specialement 1) aux frais généraux d'administration et de police: 2) à l'entretien des chemins de hallage. 3) aux travaux nécessaires pour tenir en bon état le lit du fleuve et fairé disparoître les obstacles que la navigation y éprouveroit.

6) La participation relative que chacun des Gouvernemens contractans doit avoir dans ces dépenses générales, et la part que chacun d'eux doit avoir dans le reliquat net; le tout, non d'après le nombre des bureaux de perception, que la convenance du commerce pourroit engager à établir, plutôt sur telle partie de territoire que sur une autre, mais d'après les distances du fleuve servant réellement à la navigation.

II.

Procès-Verbal

de la seconde conférence de la Commission relative à la libre navigation des rivières,

à Vienne, le 8 février 1815.

En présence

pour l'*Angleterre*, de Mylord *Clancarty*;
pour l'*Autriche*, du baron de *Wessenberg*;
pour la *France*, du duc de *Dalberg*;
pour la *Prusse*, du baron de *Humboldt*;
pour la *Hollande*, du baron van der *Spaen*;
pour le Grand-Duché de *Bade*, du baron de *Berckheim*;
pour le Grand-Duché de *Darmstadt*, du baron de *Türckheim*;
pour la maison de *Nassau*, du baron de *Marschall*;
pour la *Bavière*, du Feldmaréchal prince de *Wrede*.

Messieurs des Plénipotentiaires des diverses cours qui en vertu du procès-verbal de la première conférence ont été invités à se rendre à la présente assemblée ayant pris séance, ont d'abord mis en délibération les points relatifs à la navigation du *Rhin*; et M. le baron de *Humboldt* ayant remis à la Commission un *projet* relatif à cet objet, duquel il a été déjà fait mention dans la 1ère séance et dont copie a été donné depuis aux différens membres de la Commission, ce projet a été reçu au protocole de ce jour sous le no. 1.

De même, M. le baron van der *Spaen* a déposé au *protocole* ses *observations* sur le même objet ci-*jointes* sous le no. 2.

Ensuite ayant mis en délibération la *question* s'il était à conseiller ou non de conserver le *droit de relâche* forcée qui a subsisté jusqu'ici quant aux ports de *Mayence* et de *Cologne*, il a été arrêté qu'avant de prendre une décision sur ce point, on entendrait l'opinion de diverses personnes qui de part ou d'autre pourraient fournir des données sur cet objet, et à cette fin le secrétaire général a été chargé d'inviter à la 1ère séance d'abord M. *Mappes*, député de la ville de Mayence, et M. *Danz*, député de la ville de Francfort; et ensuite M. *Eichhof*, ancien directeur général de l'octroi du Rhin.

Passant ensuite à la *discussion* des objets indépendans de cette question, on est convenu de prendre pour base le *projet* présenté dernièrement par M. le duc de *Dalberg*, et de le discuter article par article. Ayant en conséquence fait lecture des articles 1er et 2d:

Mylord *Clancarty* a proposé, sur la base du traité de Paris, et afin d'étendre la liberté de la navigation du Rhin a toutes les nations, de substituer à la rédaction de ces deux articles la rédaction suivante:

Art. 1er.

„Le Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer et réciproquement, sera entièrement libre au commerce et à la navigation de toutes les nations, de manière que dans tout son cours, soit en remontant, soit en descendant, il ne puisse sous ces deux rapports être interdit à per-

sonne, en se conformant toutefois aux reglemens qui seront établis pour la police, d'aprés le mode convenu; lesquels réglemens seront égaux pour tous, et les plus favorables au commerce de toutes les nations."

Art. 2.

La Commission a adopté à l'unanimité les principes renfermés dans ce projet, mais elle s'est réservé de se concerter sur la rédaction que l'on est convenu de retoucher.

Art. 3.

Provisoirement adopté.

Art. 4.

La Prusse s'étant élevée contre la proposition portant que les droits seront perçus en commun comme dépendant des arrangemens qu'on prendrait relativement à établissement d'un pouvoir central, on est convenu qu'en adoptant le reste de cet article, la dite phrase demeurerait en suspens jusqu'à ce qu'on se serait arrangé sur les dispositions des articles 6 à 9.

Art. 5.

n'a point éprouvé d'objection.

Art. 6 — 9.

Après avoir fait lecture de ces articles, on s'est convaincu que la question sur la nécessité ou l'utilité de l'établissement d'un pouvoir central ne pouvait se réduire qu'aux quatre objets suivans.

1) à la perception en commun des droits, et à cet égard la Commission est tombée d'accord que cette perception ne devait pas avoir lieu en commun, sauf à s'arranger sur le mode d'après

lequel les divers intéressés auraient part à cette perception;

2) à l'entretien des chemins de halage et autres objets relatifs à l'état convenable des rives; et aussi à cet égard la Commission est convenue des grands inconvéniens qu'il y aurait à maintenir les dispositions de la convention de l'octroi du Rhin, d'après lesquelles cet octroi était confié aux soins de la direction centrale, et on est demeuré d'accord que le soin de ces entretiens devrait être abandonné à chacun des souverains, à raison de la partie qu'il possède ou possédera de la rive;

3) aux contestations qui pourraient survenir entre les navigateurs et les percepteurs des droits;

4) aux plaintes qui pourraient s'élever au sujet des contraventions imputées à tel des états riverains.

A l'égard de ces deux derniers points, en partant du principe qu'en outre de l'établissement d'une commission transitoire chargée de la confection des réglemens nécessaires pour l'établissement d'une police générale et uniforme sur la navigation du Rhin, il serait nécessaire d'établir la création de commissions à réunir d'époque en époque pour veiller à l'exécution des dispositions relatives à la navigation, on est convenu d'inviter M. le duc de *Dalberg* et M. le baron de *Humboldt* à former chacun une rédaction nouvelle à substituer aux articles 6 — 9 du projet discuté, et à la faire circuler en copie pour la prochaine séance, tendant à assurer l'observation d'une police uniforme sur le Rhin, soit par le moyen d'inspecteurs à nommer, soit sans eux, et à aviser aux moyens le plus propres tant pour terminer les discus-

sions qui pourraient s'élever de particulier à particulier, et nommément entre les navigateurs et les bureaux de perception, que pour remédier aux plaintes qui pourraient s'élever contre tel des états riverains sur la non-observation des points arrêtés relativement à la navigation.

Sur quoi la présente séance à été levée et la discussion ajournée à mercredi prochain, 15 de ce mois, à 11 heures.

No. 1.

Mémoire préparatoire

sur le travail de la Commission de navigation.

L'article 5 du traité de Paris doit faire le base du travail de la Commission établie pour se concerter sur les mesures propres à la mettre en exécution.

Il pose en principe que la navigation sur les rivières sera libre, et que les droits que les états riverains en perçoivent, seront réglés de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations. Le traité applique ce principe nommément et d'une manière positive à la navigation sur le *Rhin* et, d'après l'article 3 secret, à celle sur l'*Escaut;* il veut ensuite que le congrès examine et décide, de quelle manière les mêmes dispositions pourront être étendues à la navigation sur tous les fleuves qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent plusieurs états.

Pour rendre d'après ces bases le travail de la Commission à la foie méthodique et complet, il convient

1) d'examiner quels sont les principes que l'intérêt général du commerce rendrait désirable de fixer, et qui pourraient être établis sans entrer dans des détails qu'il est impossible de suivre, sans avoir égard à la différence des localités;

2) d'appliquer ces principes à la navigation du Rhin et de l'Escaut, et d'y ajouter les déterminations plus particulières que les connaissances locales que la Commission réunit déjà dans son sein, ou quelle pourra se procurer facilement, permettent, et que les rapports des états riverains entr'eux exigent, pour remplir pleinement les stipulations du traité.

3) de convenir, comment on pourra effectuer que les mêmes principes soient appliqués en tems et lieu, et autant que les circonstances le permettront dans un objet aussi vaste, aussi à d'autres rivières, et *successivement* à toutes celles qui peuvent intéresser le commerce dans quelque partie de l'Europe que ce soit.

I.

Examen des principes en général.

Pour concilier l'intérêt du commerce avec celui des états riverains, il est nécessaire que d'un côté, tout ce qui est indispensable à la liberté de la navigation, du point où une rivière devient navigable jusqu'à son embouchure, soit fixé d'un commun accord par une convention à laquelle rien ne puisse être changé sans le consentement de tous ceux qui y on pris part; mais que, de l'autre, aucun état riverain ne soit gêné dans l'exercice de ses droits de souveraineté, par rapport au commerce et à la navi-

gation au-delà des engagemens renfermés dans cette convention, et qu'en même tems il jouisse de sa part des droits levés sur la navigation en proportion de l'étendue de la rive qui lui appartient. Il sera nécessaire d'établir sur ces bases des principes tellement généraux que la différence des localités ne pourra affecter que les modifications de leur application. On se borne ici, pour ne pas préjuger le travail de la Commission, à indiquer seulement les points qui devront être réglés par ces principes, sans les énoncer eux-mêmes. Ces points semblent être les suivans.

1.

La liberté de la navigation.

2.

Les droits d'étape là où ils existent déjà, puisqu'il ne saurait être douteux qu'au moins personne ne voudra en établir de nouveaux.

3.

Le tarif des droits à lever. Il est indispensable de régler ces droits dans leur totalité, du point où la rivière devient navigable jusqu'à son embouchure, d'une manière fixe, uniforme et invariable, sauf à convenir, si l'on le juge nécessaire, d'une révision périodique du tarif faite par tous les états riverains, après un nombre déterminé d'années.

Il est également nécessaire, que la fixation des droits soit assez indépendante de la qualité particulière des marchandises, pour que la navigation ne soit pas arrêtée par un examen détaillé de la cargaison des bâtimens à la perception du péage. Quant à la qualité du péage, il faudra voir, s'il sera possible d'établir un principe assez général, pour être facile-

ment appliqué par-tout, pour en déterminer au moins le maximum.

4.

Le nombre des bureaux destinés à la perception de ces droits. Comme rien n'est si nuisible à la navigation que l'obligation de s'arrêter souvent pour payer les droits, la plus grande diminution du nombre des bureaux doit surtout fixer l'attention de la Commission.

5.

Une séparation absolue de la perception des douanes et de celle des droits de navigation, et les précautions nécessaires, pour empêcher que le droit des états riverains détablir des douanes, ne puisse point entraver la navigation.

6.

L'emploi de la recette provenant des droits levés sur la navigation, et la distribution du résidu entre les états riverains, à raison de leur étendue sur la rive.

La séparation des travaux nécessaires à la navigation, et de ceux qui ont pour but de garantir les pays d'inondations, les précautions nécessaires pour que ces doubles travaux soient entrepris d'après un même systême, et ne puissent point se nuire mutuellement.

7.

Le réglement de la police à établir sur la navigation. Cette police doit être uniforme, et fixée d'un accord commun, sans pouvoir être changée par un seul des états riverains; mais elle ne doit point entraver celle que ces états, en vertu de leur droit de souveraineté, sont appelés à exercer sur les rivières,

sans néanmoins porter le moindre préjudice à la liberté de la navigation.

8.

Engagemens mutuels à prendre pour assurer, autant que cela sera possible, la liberté de la navigation même dans le cas malheureux d'une guerre entre les états riverains.

II.

Application des principes généraux au Rhin et à l'Escaut.

A) Au *Rhin.*

Les principes mentionnés ci-dessus étant tirés pour la plupart de la convention sur l'octroi de navigation du Rhin, conclue en 1804, rien n'est plus facile que de les appliquer à cette rivière. La convention en contient également toutes les modifications qu'il pourra être utile d'y ajouter; elle est, d'après le jugement de tous ceux qui s'entendent en ces matières, un fort bon ouvrage, et a prouvé son utilité par l'expérience; la Commission fera bien en conséquence de recourir à elle, et de voir quelles sont celles de ses dispositions qu'il conviendra de remettre en vigueur. Mais en l'examinant, il sera nécessaire d'avoir égard:

1) aux changemens territoriaux survenus depuis 1804;

2) aux points qui, ainsi que par exemple celui des rentes assignées sur le revenu de l'octroi et autres, sont des affaires domestiques de l'Allemagne destinée, d'après la paix de Paris, à former un état confédéré;

3) aux

5) aux modifications tellement détaillées et tellement dépendantes des localités, qu'il conviendra de les renvoyer à une commission spéciale.

B) A l'*Escaut*.

N'ayant point des connaissances locales assez étendues sur cette rivière, je passe sous silence ce qui devra être dit sur l'application particulière des principes à sa navigation.

III.

Mode d'étendre les mêmes dispositions à toutes les rivières en général.

Il serait inutile de prouver l'imposibilité de conclure des conventions semblables à celle sur la navigation du Rhin, sur toutes les rivières de l'Europe, pendant le tems du congrès. Mais on pourra néanmoins faire un grand pas vers la liberté générale de la navigation des rivières. On pourra inviter les puissances qui signeront l'acte général et final du congrès, à s'engager mutuellement à convenir le plutôt possible, tant entr'elles qu'avec d'autres, d'arrangemens sur la liberté de la navigation de celles des rivières de leurs états qui leur sont communes avec d'autres, ainsi qu'on a coutume de prendre, dans des traités de paix, l'engagement de conclure des traités de commerce. Pour ôter ensuite à cet engagement le vague qui pourrait le rendre illusoire, on devra de plus inviter les puissances à déclarer d'une manière positive et obligatoire, que les principes qui seront établis comme entièrement généraux, et qui sont ceux mentionnés ad I, formeront les bases de tous ces arrangemens, à mesure qu'on parviendra à les conclure.

Voilà à quoi, selon moi, la commission devra se borner. Vouloir aller plus loin à cet égard, et vouloir ajouter plus de modifications aux principes, serait s'exposer infailliblement à ne rien faire du tout.

à Vienne, le 5 février 1815.

Humboldt.

No. 2.

Proposition

faite par M. le baron de Spaen, plenipotentiaire de la Hollande.

La Légation hollandaise a pris connaissance et a lu avec attention les notes remises par les Légations française et prussienne, relativement aux points fondamentaux à stipuler, pour régler de la manière la plus avantageuse au commerce de toutes les nations, les droits à lever sur le Rhin, et pour en étendre les dispositions à tous les autres fleuves qui, dans leur cours navigable, separent ou traversent différens états.

Elle a trouvé en général les principes développés dans ces notes, de nature à pouvoir, à quelques légères modifications près, être adoptés comme bases du traité.

Mais elle pense qu'il sera nécessaire que la Commission s'occupe en même tems de l'*application spéciale* de ces principes, à l'égard de plusieurs articles essentiels de la convention du 15 août 1804, que les deux notes s'accordent à indiquer comme devant servir de règle aux travaux de la Commission, qui sera délégué pour arrêter les réglemens particuliers pour l'exécution des points fondamentaux.

Elle cite nommément, et comme méritant sous *tous les* rapports l'attention particulière de la Commission, les points suivans:

1) Le droit de relâche forcée conservé par la susdite convention aux villes de Cologne, Mayence, art. 3. 4. 5 et 6.

2) La fixation du frêt à arrêter par l'administration centrale de l'octroi d'une foire de Francfort à l'autre, pour toutes les directions du Rhin; art. 13.

3) La composition et l'organisation des associations de bateliers dans les villes de station, art. 14. 15. 16 et 17.

4) La division qui doit exister entre la grande et la petite navigation ou le cabotage, et le tour de rôle dans les chargemens; art. 18. 19. 20 et 21.

5) Le principe posé pour le payement des drois, la fixation des tarifs, et la classification des marchandises passibles de droits différens, art. 93 et 94, et de 99 à 105.

6) La contravention aux stipulations de la convention et les amendes à payer par le batelier surpris en fraude, ainsi que le mode de prononcer administrativement en 1 ère et dernière instance sur le contentieux en fait de perception; art. 117. 122 à 127.

7) Enfin la limitation du pouvoir donné par l'art. 130 au directeur général de l'octroi, de faire, assisté de deux inspecteurs, des réglemens de detail et suplémentaires.

Les dispositions contenues dans ces différens articles paraîtront sans doute à tous ceux qui veulent bien les examiner, tellement importantes, qu'ils

se réunirent au soussigné pour proposer à la Commission, comme une chose indispensable, de faire de chacun de ces articles l'objet particulier de ses délibérations, et de statuer de la manière la plus précise sur ce qui doit en être conservé, modifié ou supprimé.

En conséquence, et attendu que les points cités, qu'il est instant de régler, sont par leur nature très-compliqués, qu'ils exigent par conséquent, pour les bien juger, une connaissance parfaite de la matière et des lieux; et considérant, qu'à cet égard personne ne peut être plus à même d'éclairer la Commission sur les doutes que la diversité d'envisager les choses pourrait faire naître, que l'administrateur qui depuis les premiers momens de l'établissement de l'octroi du Rhin a été chargé de sa direction;

la Légation hollandaise propose „de poser avec „clarté les questions à résoudre, et d'entendre, avant „de prononcer sur chacun des articles précités, les „observations de l'ancien directeur général de l'octroi „du Rhin, présent dans ce moment à Vienne."

III.

Proces-verbal

de la troisième conférence de la Commission pour la libre navigation des rivières.

Vienne, le 20 février 1815.

En présence de tous les membres indiqués au procès-verbal de la 2de conférence.

La conférence, qui dans le procès-verbal précédent avait été fixée au 15, ayant été remisé à au-

jourd'hui, on a d'abord insérée au protocole les *observations* présentées depuis par M. le baron de *Türckheim*, sous le No. 1, et celles présentées par M. le baron de *Berckheim*, sous le No. 2.

M. le Duc de *Dalberg* et M. le baron de *Humboldt* ont donné à connaître que, comme les principes mêmes qu'on suivrait par rapport à la navigation du *Rhin*, n'ont pas encore été arrêtés, ils n'ont pu fournir encore les projets de rédaction des art. 6 — 9, dont il est fait mention dans le procès-verbal de la précédente séance.

Et comme en conséquence de ce procès-verbal, Messieurs *Danz*, syndic et député de la ville de Francfort, de *Mappes*, député de la ville de Mayence, et *Eichhof*, ancien directeur de l'octroi du Rhin, ont été invités à se rendre à la présente séance, on a d'abord introduit M. *Danz*, lequel sur diverses questions qui lui ont été faites particulièrement sur le *droit d'étape* ou de *relâche forcée*, dont ont joui jusqu'ici les villes de *Mayence* et de *Cologne*, a donné à connaître:

„Que le droit de relâche forcée pour la ville de Mayence ne tirait son origine que des privilèges, que la nécessité de le conserver ne tenait ni aux circonstances ni aux conditions du traité de Paris, que cette conservation serait au contraire inique, et nuirait aux intérêts du commerce; que

1) quant à la prétendue *nécessité*, il était évident que, quoique de grandes embarcations de 10,000 quintaux et au delà ne pouvaient avoir lieu que dans de certaines parties du Rhin, néanmoins non-seulement de très-petits navires, tels que les *Lauertannen*, pouvaient faire sans relâche le voyage

depuis Bâle jusqu'en Hollande; mais aussi bien naviguer de Mayence à Cologne, que de Mayence à Strasbourg, et que des embarcations de 2000 quintaux pouvaient naviguer sans relâche du Mein, et de Wirzbourg même, jusqu'à Cologne; qu'aussi la liberté accordée à cette navigation en tems de foire, prouvait clairement que les circonstances des lieux ne s'y opposaient pas. Et sur ce point il s'est rapporté à un mémoire présenté par M. Eichhof au ministère de France, dont il a fait lecture et promis copie au protocole; que les idées qu'on se formait sur les dangers de la navigation du Rhin étaient exagérées, surtout vu que partout on avait l'occasion de s'y servir de pilotes; que sur le Danube, où il y avait des passages plus dangereux que sur le Rhin, il n'existait point de relâche forcée, pas plus qu'en Hollande; qu'il serait donc injuste de forcer les navigateurs de Suisse ou de Strasbourg à relâcher à Mayence.

2) que loin d'être utile aux intérêts du commerce, la relâche forcée lui était *nuisible*, puisque c'est la multiplication de la concurrence qui était utile, en autorisant le marchand à prendre les expéditeurs où il le trouve à propos; que sur ce point le marchand doit lui-même connaître le mieux ses intérêts, et qu'il est nuisible de le forcer à prendre au lieu d'un expéditeur en qui il a confiance, un autre, uniquement parce que celui-ci se trouve à tel endroit, et de se soumettre par-là à des frais et à des lenteurs.

3) que, quant à la *célérité* des expéditions, elle ne souffrira point par la suppression du droit de

relâche forcée, puisque, sans droit exclusif, il se réunira toujours à Mayence une quantité de marchandises suffisante pour faire subsister et pour occuper le tour de rôle introduit entre les bateliers de cette ville, de sorte qu'il n'est pas à craindre que les transports puissent traîner faute de pouvoir completter les charges.

4) que, quant à la *police* elle peut être administrée uniformément, sans conserver de monopole à des associations de bateliers, et qu'il suffira de faire dans cette vue une ordonnance générale qui fixe les qualités requises pour être admis à la navigation du Rhin.

On a ensuite introduit M. de *Mappes*, accompagné de M. *Hadamar* et de M. *Eichhoff*, ancien directeur général de l'octroi du Rhin, et après leur avoir développé les motifs qui ont engagé à les consulter, M. de *Mappes* a d'abord observé:

„que comme il s'agissait de supprimer ou de conserver des établissemens déjà existans, la question principale était de savoir, si ces établissemens ont été préjudiciales ou non au commerce et à la navigation, et que le seul motif d'introduire un principe général de liberté pour la navigation, ne semblait pas motiver la suppression de ses établissemens, si sous le point de vue de la célérité, de la sureté et de la modicité des frais de transport, ils étaient recommandables.

1) Quant à la *célérité*, la relâche forcée a été introduite à cause de l'inégalité du Rhin, qui exige différens navires et des navigateurs expérimentés, que si de petits bateaux peuvent aller de Bâle en

Hollande, ces petites embarcations sont de peu d'importance, et que cela est impossible pour les gros navires. Que la plupart des transports sur le Rhin consistant en marchandises de commission, lesquelles sont envoyées actuellement par les habitans des bords du Mein, du Neckar et du haut-Rhin à Mayence, et qui se réunissant là, on peut complétter une cargaison en peu de jours, au lieu qu'en admettant une liberté entière, ceci serait cause de beaucoup plus de retards dans le complettement d'une cargaison, quand même on se servirait de batimes moins grands, pour lesquels d'ailleurs les frais sont toujours plus considérables.

2) Quant à la *sûreté*, on trouve dans les lieux de relâche des établissemens entièrement propres à la conservation des marchandises, à la formation des bateliers, et à l'inspection des navires, d'où il résulte un ordre et une sûreté fort importante surtout pour les marchands lointains.

3) Que les *prix du fret* sont plus modiques, si le batelier est sûr de trouver promptement sa charge, tant dans les lieux de départ que dans celui de sa destination; tandis que celui qui risque de retourner sur son lest, doit hausser le prix du fret en allant.

M. de *Hadamar* a encore ajouté à ces observations, que l'intérêt du commerce exigeant la célérité des versemens, des charges et recharges, on ne peut considérer que comme utiles les établissemens qui tendent à ce but; et que la correspondance qui à la suite de ces établissemens subsiste entre Mayence et Cologne, met beaucoup de facilité dans les expéditions; que le fret devient plus modique, si le batelier

peut réunir beaucoup de marchandises dans un grand navire, et si, devenu navigateur expérimenté, il peut *se passer de* pilote et en épargner les frais.

M. *Eichhof* ayant ensuite été invité à énoncer son opinion sur les questions proposées, l'a donnée de la manière suivante:

„Qu'on peut accorder, qu'il peut se faire une navigation de Bâle en Hollande sans relâche; que cependant ce droit de relâche est assis non-seulement sur les priviléges; mais aussi sur les circonstances, et que, comme il s'agit d'examiner ce qui doit être conservé ou aboli, pour le bien général, et quels seront les réglemens nécessaires dans l'un ou l'autre cas, il pense que, tout en donnant une grande liberté à la navigation, on ne doit pas détruire tout-à-fait ce droit de relâche, ce qui causerait un grand mal, mais conserver avec de certaines restrictions des points de relâche; *de sorte que*, sans conserver les établissemens tels qu'ils sont, on devrait tâcher de les utiliser. Sur quoi il s'est réservé de fournir des renseignemens ultérieurs.

Il s'est rapporté à cet égard aux avis qui, pendant le régime de l'octroi, ont été démandés à nombre de villes, et qui ont fini par demander que ni le droit de relâche forcée ni le tour de rôle des bateliers, ni la fixation des prix ne soient abolis. Et il a offert de présenter à la Commission, par écrit, un résumé de cet avis qu'il a rédigé; ce que la Commission a accepté.

La Commission ayant de plus désiré être uniformée du montant des *frais*, resultant des établissemens des relâches forcées, et dont on s'est convaincu

que l'abolition tournerait en dernière analyse au profit de l'acquéreur des marchandises, ou de celui qui les produit; on avait d'abord observé qu'en règle générale, on percevait à Mayence par quintal

pour droit de grue	-	10 centimes.
„ „ quai	-	5 „
„ „ magasinage		5 „
		20 cent.

A quoi on a crû pouvoir ajouter encore aproximativement 20 centimes pour frais de provision, expédition et réparation, ce qui à chaque point de relâche ferait 40 cent. par quintal.

M. *Eichhof* a ensuite observé, avec plus de détail, que, quoique le droit stipulé par la convention pour les marchandises de première qualité ait été fixé à 20 centimes, comme il est dit ci-dessus, cependant on a ensuite limité ou modéré ces droits par rapport à des marchandises qui ne touchent point la grue, le quai, ou les magasins, et pour lesquels on ne perçoit en partie que 5 centimes; que moyennant les droits payés, la police du pont doit faire les frais de la main d'oeuvre, même de l'introduction et de la réexportation des magasins; toutefois cependant à l'exception des marchandises qui exigent une manipulation par pièce et pour lesquelles on paye un droit plus fort, ce qu'on accuse le port de Cologne d'avoir souvent fait avec excès.

Quant au droit de *commission*, M. *Hadamar* a observé, qu'à Mayence il se payait ordinairement de 30 Kreutzer par colli.

Par contre M. *Eichhof* a observé que, dans la généralité, ce droit de commission variait beaucoup;

que les uns, pour avoir plus de chalands, ne mettaient rien en compte, d'autres très-peu, sûrs de pouvoir d'une autre manière se rembourser de leur peine.

Les observations faites sur ces objets, ont encore fait connaître,

1) que souvent les radeaux chargés de planches et les trains de bois ne sont pas du tout relâchés à Mayence, mais qu'on leur permet de passer, *toute fois en les soumettant au payement de droits.*

2) qu'à l'égard des grains, on était assez facile à Mayence, à en permettre le passage sans relâche; que, par contre à Cologne on les assujétissait au mesurage et ce, boisseau par boisseau.

Messieurs les députés de Francfort et de Mayence, et M. *Eichhof* s'étant ensuite retirés, M. le Duc de *Dalberg* a présenté encore un Mémoire de la ville de *Strasbourg*, sur les changemens que l'administration provisoire de l'octroi du Rhin avait opéré dans la partie de la navigation et des tarifs; lequel mémoire a été joint au présent procès-verbal sous le No 3; la Commission se réservant d'entendre sur cet objet M. le comte de Solms, comme chargé de cette administration.

Sur quoi la présente séance a été levée, et la prochaine réunion fixée à jeudi 23 fév. à 11 heures.

Signé:

Türckheim.
de *Spaen.*

Wrede.
Humboldt.
Dalberg.
Clancarty.
Wessenberg.
Berckheim.
Marschall.

No. 1.

Observations

de M. le baron de Türckheim, plénipotentiaire de Hesse-Darmstadt.

Le Comité pour la navigation du Rhin, ayant délibéré sur un projet d'articles présenté par M. le Duc de *Dalberg*, a paru préférer une *assemblée périodique des députés des princes riverains* de ce fleuve, pour assurer l'exécution des articles convenus pour sa police, à la continuation de *l'administration centrale* permanente qui avait été établie dans des circonstances à la vérité tout à fait différentes. Si l'on ne peut disconvenir que cette dernière ne paraît plus absolument nécessaire, que le nouveau mode *peut* suffire, et qu'il garantit davantage la liberté des souverains territoriaux; d'un autre côté l'ancienne administration, qui dans sa pureté primitive était certainement une des meilleures créations du Prince-Primat, présentait peut-être des avantages sensibles pour la liberté de la navigation et les intérêts du commerce.

La nécessité de l'*administration centrale* paraissait basée:

1) sur la perception commune de l'octroi, et sa répartition entre les princes riverains, déduction faite des frais d'administration, au *pro rata* de l'étendue de leurs possessions sur la ligne de fleuve.

Quelques membres ont paru préférer de laisser à chaque bureau sa *recette séparée*, et de la répartir entre les souverains territoriaux respectifs. Cette prétention s'appuyait sur ce que la navigation avait un plus grand mouvement sur le Bas-Rhin, et qu'il était par conséquence juste qu'elle offrit une recette proportionnellement plus forte aux états riverains; mais on n'a pas calculé que le cours du Haut-Rhin exige aussi plus de dépenses pour rendre la navigation praticable; qu'en chargeant par conséquent les souverains riverains de travaux dispendieux, il était juste de les indemniser au moins par une répartition *égale* du produit net de l'octroi. D'ailleurs cette répartition individuelle de chaque bureau, dont on est convenu de diminuer plutôt le nombre que de l'augmenter, présenterait encore quelques inconvéniens; puisque tant en remontant qu'en descendant jusqu'au bureau prochain, il y aurait à décompter probablement entre trois ou quatre princes intéressés, et que dépendant plus particulièrement de celui où il se trouve établi, et n'étant pas soumis à une autorité centrale et commune, les autres princes pourraient ne pas y trouver le même degré de confiance d'avoir la part qui leur revient. Il paraît dont qu'à cet égard une administration centrale *simplifiée* présenterait quelques avantages, tant pour la sûreté des perceptions et la répartition proportionnelle, que pour la sûreté de la navigation en général, puisqu'elle y introduirait plus d'unité et de surveillance.

Il serait d'ailleurs à craindre qu'en persistant sur cette disproportion dans la répartition de l'octroi, la France, conformément au motif ci-dessus et à ce qu'elle a déjà fait pressentir, pourrait se croire autorisée à hausser les péages sur la partie qui arrose son territoire.

En conservant au reste l'égalité de répartition au *pro rata* de l'étendue géométrique des possessions riveraines, la France et le Grand-Duché de Bade renonceraient d'autant plus volontiers a la prétention contraire à ce qui s'est observé jusqu'ici, que *le Rhin est navigable depuis Bâle*, qu'il ne l'est que faiblement en descendant, et point du tout en remontant; ce qui provient de sa rapidité, et paraît tenir à ses cataractes. Et qu'en supposant même que par les travaux projetés, en rectifiant son cours, il est toujours à considérer que si le canal de jonction est effectué dans quelques années, on s'en servira de préférence pour le transport des marchandises depuis Bâle, si la France observe la sage politique de ne pas trop le charger de droits onéreux ni de visites gênantes.

2) Sur la nécessité de l'entretien en commun des chemins de halage et du Thalweg, pour assûrer le cours de la navigation.

On a paru presqu'unanimément sentir l'avantage d'abandonner aux princes riverains l'entretien des chemins de halage, qui exige peu de frais et rentre dans les travaux nécessaires pour la défense, et pourrait, exercé par deux autorités différentes, se trouver en collision. Il serait cependant utile, et peut-être nécessaire, d'établir un contrôle, pour voir si cette

partie, si essentielle pour la navigation, et qui a été *négligée* d'une manière si préjudiciable au service *public*, dans la dernière époque du régime de l'*octroi*, est soignée convenablement. On avait cru, dans cette idée, que lors même qu'on ne voudrait pas d'administration centrale, on pourrait conserver trois inspecteurs sur le haut, moyen et bas-Rhin, tant pour veiller à cet objet que pour indiquer en général au nouveau Comité qu'on veut lui substituer, les abus, négligences des receveurs et autres points à l'avantage du service.

Et comme il se trouvera sûrement parmi les anciens employés de l'octroi quelques individus auxquels on ne pourra guères refuser une pension ou indemnité quelconque pour les services rendus, peut-être tirerait on de leur expérience acquise un parti utile, en les chargeant de cette surveillance. On objecterait envain, que *les* abus et *négligences* pour l'entretien des chemins de halage seront dénoncés plus sûrement par les bateliers: ceux-ci risqueraient toujours de ne pas trouver auprès des autorités locales les mêmes facilités pour les faire redresser, que des inspecteurs probes et intelligens; et il faut toujours supposer qu'il peut encore en exister revêtus d'un carractère public et officiel.

3) Sur la nécessité de prononcer en première instance sur ces contraventions, ainsi que sur des autres différents entre les percepteurs et les bateliers.

Cette partie du service paraissait assez bien organisée dans la convention sur l'octroi; il y avait un dénonçant, un juge ou arbitre, et en même tems un contrôleur qui était entendu pour l'accusé. On

a d'abord proposé d'abandonner ces discussions aux autorités des lieux d'établissement des bureaux et de réserver l'instance supérieure à l'assemblée annuelle. Mais indépendamment de ce que cette mesure ne paraissait pas à plusieurs membres de la Commission (plus occupés de l'avantage du commerce en général, que des intérêts particuliers des princes), présenter à la navigation le degré de protection et cette justice désintéressé et prompte qu'elle pouvait désirer; on objectait encore, que les délits d'octroi et la partie contentieuse qu'ils pouvaient occasionner, sont plutôt du ressort d'une chambre consulaire ou de commis intelligens que d'un simple homme de loi. On a donc paru sentir dans la dernière conférence la nécessité d'établir prés de chaque bureau un tribunal de première instance et un appel près de la députation ou commission annuelle; et en dernière analyse on pourrait se demander, si cet établissement, ainsi que les autres qu'il sera convenable de substituer à l'ordre anciennement établi, ne présentent pas plus de complication et moins d'uniformité et de célérité dans l'action que celui-là. En tout cas si le siége des bureaux était établi dans des villes commerçantes, telles que Strasbourg, Mannheim, Mayence, Coblence, Cologne, etc., les chambres de commerce, avec l'adjonction d'un seul homme de loi, paraîtraient les plus propres à remplir l'objet en question.

Les lumières qu'on se procurera au reste à l'assemblée prochaine des experts, qu'on est convenu d'y appeler, éclairciront suffisamment cette matière.

L'essentiel est et sera toujours, de fixer un tarif uniforme et invariable, de mettre le commerce et la

navigation à l'abri de la fiscalité, et ne pas l'exposer au retour de vexations du moyen-âge, qui ont amèné la *première confédération rhénane*, bienfesante sous tous les rapports et glorieuse pour les villes qui en ont soutenu si rigoureusement les droits; en général, de faciliter et de favoriser les mouvemens de ce grand fleuve si propre à réunir les nations; de gêner le moins possible le commerce qui redoute les entraves et tend sans cesse à s'y soustraire; de fixer, autant qu'on le pourra, tout par des lois précises qui ne laissent point de prise à l'arbitraire; d'examiner enfin, si le droit de relâche et déchelle que les villes de Mayence et de Cologne cherchent à conserver, est nuisible ou avantageux au commerce, et s'il n'est pas directement contraire tant à l'art. 18 du traité de Ryswick, le premier qui a établi le cours du fleuve et prescrit les relâches forcées, qu'à l'art 5 du traité de Paris, qui paraît vouloir que la navigation soit entièrement libre, de telle sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne.

Vienne, le 11 février 1815.

Le baron de *Türckheim.*

No. 2.

Remarques

concernant la convention à conclure d'un traité de commerce et de navigation sur le Rhin, par M. le baron de Berckheim, plénipotentiaire de Bade.

Comme d'après les résultats de la dernière conférence du Comité réuni pour décider d'après les

dispositions du traité de Paris sur la libre navigation du Rhin, il a été convenu que chaque membre serait prié d'énoncer ses idées tant sur les objets déjà discutés qu'à discuter encore, par écrit, en les remettant entre les mains du secrétaire général, le soussigné a l'honneur de soumettre à la délibération du Comité les remarques suivantes:

En prenant pour base de ses observations le projet présenté par S. E. M. le duc de Dalberg, il adhère, pour ce qui concerne les articles 1 et 2, sauf la revision de la rédaction, à la proposition faite par S. E. Lord Clancarty de les réunir et de n'en former qu'un seul, en précisant davantage la phrase du 2 article:

„Et ne pourra être interdite à personne."

Pour ce qui concerne l'art. 3. dudit projet, comme il n'admet que des principes généraux, dont le mode d'application n'est point encore déterminé, il ne saurait rien ajouter.

Ce qui regarde l'article 4, il sera encore, en tant qu'il s'agit du mode de perception des droits, assujéti à une discussion et détermination ultérieure. Mais pour ce qui concerne les tarifs, le soussigné est d'avis qu'il sera nécessaire de faire faire par une commission nommée *ad hoc* une revision exacte de ceux actuellement existans, et lorsqu'ils seront définitivement fixés, de les déclarer *invariables*, jusqu'au moment où des circonstances nécessitaient les états riverains de changer ou de modifier l'un ou l'autre de commun accord.

L'art. 5, lorsqu'il il parle des taxes, répond à l'art. 4 sous le rapport du tarif, et trouve dans les

principes énoncés à ce sujet tout son développement. Mais pour ce qui concerne l'établissement des bureaux de perception, le soussigné adhère aux principes énoncés à cet égard dans la convention du 15 août 1804, qui assigne le *maximum* et le *minimum* du nombre desdits bureaux.

Les art. 6 jusqu'à 9 du susdit projet, qui constituent l'existence d'une administration centrale permanente, établie sur les mêmes bases que celle qui existait jadis, et à laquelle devraient être confiés,

1) la perception commune des drois, ainsi que le contrôle à cet égard, l'inspection et l'entretien des chemins de halage, de même que des travaux nécessaires dans le fleuve pour faciliter la navigation;

2) la police du fleuve, de sa navigation et de son commerce;

3) la compétence de juger de tous les délits et cas litigieux qui résultent ou de la navigation ou du commerce sur le Rhin;

qui ont formé dans la dernière séance un des objets principaux de discussion entre les membres du Comité!

Si l'on veut composer l'ordre politique des choses du moment où la régie d'octroi sur le Rhin fut créée avec celui qui existe maintenant, on se persuadera aisément que cette même administration centrale, telle qu'elle existait alors, n'est plus admissible.

Lors de l'époque de sa création, la France se trouvait en possession de toute la rive gauche du Rhin depuis Bâle jusqu'en Hollande, et encaissait pour son compte la moitié des droits de perceptior

produits par l'octroi, tandis que l'autre moitié de cette rente, outre la déduction qu'on devait en faire pour l'entretien des chemins du halage, etc., était destinée, sauf quelques pensions à payer à des princes et comtes d'Empire dépossédés, au complément de la dotation du Prince Archichancelier, nullement possessionné sur les bords du Rhin. Tous les états riverains, qui naturellement pris auraient dû être co-participateurs de cet établissement d'octroi, n'y avaient non seulement aucun intérêt, mais éprouvaient outre cela une perte réelle par la suppression de leurs droits de péage et par la stagnation totale du commerce, entravé autant par le système continental que par l'influence arbitraire que les douanes françaises exerçaient sur le Rhin. Les chemins de halage sur la rive droite, à dater surtout de 1810, où toute l'administration de l'octroi retomba entre les mains de la France, ne furent que négligemment entretenus et rétombèrent même, si on ne voulait les laisser absolument se dégrader, à la charge des états riverains. Il est donc évident que, moyennant cet arrangement et vu le manque de coparticipation à la direction de l'octroi de la part des états bordant ce fleuve, il était, surtout d'après la teneur de la convention du 15 août 1804 conclue entre la France et l'Archichancelier, nécessaire, d'établir une administration centrale mixte telle qu'elle fut formée.

Maintenant que cet ordre de choses n'existe plus, mais où tous les états riverains se trouvent intéressés au méme but, celui de coopérer, autant que possible, à donner au commerce et à la navigation du Rhin toute la latitude imaginable, et où même

ils se trouveront, par la convention du traité à conclure sur la navigation, mutuellement et solemnellement liés à maintenir les principes et réglemens qui seront établis à cet égard, il ne peut exister nul doute que chacun de ces états riverains, lié par son intérêt même, ne contribuera de toutes ces forces:

1) tant à l'accomplissement de toutes les obligations, qui lui seront imposées par le traité concernant la sûreté et l'intérêt du commerce et de la navigation;

2) qu'à l'établissement et au maintien d'une bonne police qui y soit relative;

3) et enfin à l'organisation d'une prompte justice pour tous les délits et cas litigieux qui proviennent delà.

Toutes ces considérations réunies s'accordent à faire entrevoir que l'existence prolongée d'une administration centrale permanente, revêtue des pouvoirs qu'elle avait, et sous la forme sous laquelle elle existait, surtout dans ce moment où tous les états riverains réclament de commun accord le libre entretien des chemins de halage, ainsi que les travaux ou rectifications à faire dans le lit du fleuve, en s'opposant de même à la perception commune des droits, ne serait plus d'un avantage réel, mais bien au contraire d'un entretien coûteaux, en donnant lieu à des collisions souvent désagréables avec les autorités constituées des différens états riverains.

Mais autant le soussigné est pénétré de cette vérité, autant aussi est-il persuadé que, pour remplir les idées libérales indiquées dans l'art. 5 du traité de Paris, et pour donner au commerce et à la navi-

gation sur le Rhin cette latitude et ce développement digne de l'esprit du siècle et du véritable intérêt fiscal des états riverains, celui d'attirer autant de commerce sur le Rhin que possible, il est nécessaire d'établir des principes et des réglemens uniformes et invariables tant sous le rapport de la police que sous celui de la justice, pour inspirer de la confiance aux navigateurs et au commerce de toutes les nations; en établissant:

1) une marche uniforme et réglée pour le maintien de la police sur toute cette route navigable, qui puisse être assujétie aux réglemens particuliers de police qui pourraient exister dans les différens états riverains;

2) une prompte justice, jugeant d'après les mêmes principes, réglemens et ordonnances sur toute la surface du Rhin navigable; tant pour éviter les longueurs qu'entraînent souvent les formes judiciaires dans l'un et dans l'autre pays, que pour écarter tout soupçon de partialité.

Le soussigné proposerait donc, conformément aux diverses opinions déjà énoncées à cet égard dans la dernière séance du Comité, pour réaliser ce but, le mode suivant.

1) Etablir de distance en distance, en fesant attention à cet égard à la distribution des bureaux de perception, des tribunaux ou magistratures composées de plusieurs membres et uniquement formés pour recevoir toutes les plaintes quelconques relatives à la navigation et au commerce sur le Rhin, auxquels serait confié le jugement de tous les délits de police, de même

que le jugement en première instance de tous les cas de litige. Comme néanmoins le cas doit arriver que les parties jugées veuillent recourir de la sentence de première instance, il faudrait par analogie du même principe qui a motivé la création des tribunaux.

2) Etablir, de commun accord entre les états riverains, un tribunal de seconde instance.

Etant de fait, qu'il doit être d'un intérêt majeur pour tous les états riverains d'entretenir toujours les relations les plus intimes entre eux, sur tout ce qui concerne la navigation et le commerce du Rhin, et qu'il est même indispensable de créer à cet égard une surveillance centralisée mais amovible, il sera nécessaire d'établir une réunion composée de commissaires délégués par tous les états riverains qui devront s'assembler à une certaine époque et à un lieu fixé, pour

1) se concerter de commun accord sur les différens objets qui concernent le bienêtre du commerce et de la navigation sur toute l'étendue navigable du fleuve, en convenant des changemens ou des améliorations à y apporter;

2) décider de tous les cas, où un état riverain aurait manqué à remplir ou serait contrevenu à un des engagemens contractés par la convention du traité sur la navigation du Rhin, avec autorisation, le cas échéant où la Commission le trouverait nécessaire, d'envoyer des commissaires sur les lieux pour prendre inspection locale;

3) juger de tous les cas où il y aurait des plaintes portées contre les tribunaux de première et de seconde instance.

En considération du but de la réunion de cette commission centrale, qui ne peut être que celui d'un intérêt commun à tous les états riverains, qui exclue par là-même toute idée de jalousie, d'influence ou de prépondérance de la part d'un des états riverains, l'un sur l'autre; le soussigné est d'avis d'arrêter comme *règle invariable* que chacun des états riverains, le plus grand comme le plus petit, ne pourra envoyer qu'*un seul commissaire* à cette réunion, pour éviter par là tout sujet d'une juste méfiance en statuant de même que, dès qu'en fait de délibération il existe une différence d'opinion, ce sera la pluralité des voix qui en décidera.

Pour l'art. 10, il peut être regardé comme non-avenu par la résolution préalablement prise que tous les états riverains se chargeront, dans l'enceinte de leurs frontières, de l'entretien des bureaux de perception, des chemins de halage, et des travaux nécessaires pour faciliter la navigation du fleuve; ce qui décide de même de l'art. 11.

Pour ce qui est de l'article 12, le soussigné ne saurait qu'adhérer à ce qui est énoncé concernant la répartition de la recette des bureaux de perception, comme étant le plus conforme à tout esprit de justice et d'équité.

Si même on voulait opposer à cette proposition l'objection que, plus on s'approche de l'embouchure, plus le mouvement de la navigation est considérable, et qu'il serait hors de proportion de faire participer les états plus rapprochés de sa source, au surplus du bénéfice de recette que les bureaux de perception situés plus près de son embouchure peuvent rapporter; le soussigné doit remarquer qu'en revanche,

plus on remonte le fleuve, plus l'entretien nécessaire pour faciliter la navigation, tant sous le rapport des travaux pour établir le lit du fleuve, que sous celui des chemins de halage, est beaucoup plus pénible et plus coûteux que sur le bas-Rhin, où il n'exige que peu de frais. Outre cette considération, fondée sur l'expérience, le soussigné doit encore faire observer que, dès que la navigation du Rhin sera déclarée libre, et que toutes les entraves que la France avoit créées à cet égard auront disparu, le commerce de la Suisse sur le Rhin reprendra plus de mouvement. Et ce mouvement sera beaucoup augmenté, lorsque le canal qui joindra le Rhin avec les fleuves qui arrosent le midi de la France sera achevé, au moyen de la rivière de l'Ill qui se jette dans le Rhin à peu de distance de Strasbourg. Tandis que pour ce qui concerne le Grand-Duché (de *Bade*), les rivières de la Kinzig, de la Murg et du Neckar qui se jettent dans le Rhin, en rendent plus actifs le commerce et la navigation qui s'étendent tous deux jusqu'en Hollande, et deviennent pour cet état d'un intérêt majeur, sous le rapport des bois de charpente et de construction, que les montagnes et les vallées de la forêt noire fournissent à la Hollande et même à l'Angleterre.

Quant aux art. 13, 14 et 15, le soussigné est aussi d'avis que, dès que le Comité sera convenu des bases sur lesquelles la convention du traité de navigation doit être établie, il sera d'une nécessité urgente pour ranimer le commerce sur le Rhin, qui est absolument anéanti, de nommer une Commission composée de délégués de tous les états riverains, pour

1) faire la revision et la nouvelle répartition des bureaux de perception qui, une fois établis, ne pourront être transférés ni supprimés par aucun gouvernement, sans le consentement unanime de tous les états riverains;

2) faire la revision et fixer une échelle invariable des tarifs; de même que pour

3) établir et introduire les institutions qui dérivent des réglemens convenus par la nouvelle convention sur l'octroi.

Pour ce qui est de l'art. 16, le soussigné ne peut point adhérer à la proposition énoncée, que la susdite Commission puisse être autorisée à régler sur un pied uniforme et d'après les mêmes principes qui seront établis pour le commerce et la navigation du Rhin, ce qui concerne les autres rivières qui tombent dans ce fleuve. Mais il proposerait plutôt, après avoir pris en considération la difference des positions et circonstances locales et territoriales qui peuvent influer sur le commerce et la navigation de ces rivières, et après que la convention du traité de commerce et de navigation sur le Rhin aura été mise à exécution, de former de cet objet un point de délibération et d'arrangement pour la Commission centrale des états riverains, quand on aura été à même de juger des avantages et des inconvéniens que l'administration du commerce et de la navigation de ces rivières (telle qu'elle a eu lieu jusqu'ici), peut avoir sur le commerce et la navigation du Rhin.

Comme depuis l'art. 17, les autres articles du dit projet ne portent que sur le commerce et la navigation des autres grands fleuves de l'Europe, il ne

reste plus au soussigné que d'ajouter qu'il croit nécessaire :

1) de déterminer le point à partir duquel le Rhin sera regardé comme navigable ;

2) de fixer un mode d'après lequel on entreprendra la liquidation des créances qui sont encore affectées sur l'octroi du Rhin ;

3) de décider le sort des employés de cette administration ;

4) de statuer enfin, sur le mode de navigation du Rhin, tel que la différerence de la grande et de la petite navigation ; sur les stations de navigation et de relâche ; sur l'utilité ou l'inutilité des associations de bateliers ; sur la fixation du droit de fût ; et sur le mode à employer pour estimer les chargemens des navires, sans user de moyens qui entrâvent la liberté du commerce.

Tous ces objets exigent qu'avant de prendre des déterminations définitives, on consulte à leur égard des gens experts et d'une expérience pratique.

Vienne, le 10 février 1815.

Signé : Baron de *Berckheim*.

No. 3.

Mémoire

de la ville de Strasbourg, concernant les changemens opérés par l'administration provisoire de l'octroi du Rhin, dans la partie de la navigation et des tarifs.

L'article 5 du traité de Paris stipule que, ce qui concerne la navigation du Rhin, serait examiné et décidé au Congrès de Vienne. On pouvait donc croire que l'intention des parties contractantes était de *maintenir provisoirement*, et jusqu'à ce que le Congrès ait fixé le régime futur de ce fleuve, *toutes les dispositions* contenues dans le traité de 1804 conclu entre l'Allemagne et la France.

Mais la *Commission subdéléguée*, pour la direction *provisoire* dudit octroi, en a jugé *autrement*. Elle a cru pouvoir anticiper sur la décision du Congrès, et elle a modifié arbitrairement des dispositions principales du traité, en changeant non-seulement plusieurs lieux de perception et la classification des bureaux, mais en en créant de nouveaux avec des tarifs de droits non-existans auparavant.

Cette Commission ne s'est pas bornée là.

Les changemens opérés dans la classification et l'établissement des bureaux de recette, sont les suivans.

Les bureaux de Mannheim et d'Andernach étaient, conformément à l'art. 67 de la convention, de 2de classe, et ceux de Homberg et d'Emmerich (originairement Griethausen) de 3e; par les nouvelles dispositions de la Commission subdéléguée, l'ordre inverse est établi.

Le bureau de Neubourg à été transféré à Germersheim, et celui de Homberg à Ruhrort. Le gouvernement français n'a opéré aucun changement en établissant le premier, puisqu'il existait, et c'est par un abus qu'on a conservé et établi celui de Germersheim. Il en résulte, que les bateliers sont obligés de payer deux fois les droits pour une même distance, c'est-à-dire une fois à Neubourg et une seconde fois à Germersheim.

Le bureau de Mannheim à été partagé en deux, à l'effet de recevoir en même tems les droits, sur le Neckar et sur le Rhin. Ce changement a nécessité la création de deux nouveaux employés sans qu'il en soit résulté un accroissement dans les produits.

Un nouveau bureau a été établi à Germersheim. Les droits à y payer par quintal de marchandises, sont en descendant 1 1/2 Kreuzer, et en montant 6 3/10 centimes.

A Bingen, il a été établi un contrôleur vérificateur qui n'existait pas avant, et dont on ne devine pas le but ou la nécessité.

A Linz on fait payer aux bateliers venant avec leurs embarcations de Zundorf, les droits comme s'ils avaient chargé à Cologne; et à Bütteltorf à ceux venant de Mühlheim les mêmes droits que s'ils venaient de Cologne. Ces mesures sont en opposition avec l'art. 95 de la convention, qui fixe pour principe, que le droit d'octroi sera perçu à raison de la distance à *parcourir*, et non à raison de celle *parcourue*.

A Emmerich (originairement Griethausen) on fait percevoir 18 centimes par quintal de marchandises, en descendant devant ce bureau, tandis que

la convention ne fixe point de droits à percevoir dans ce lieu sur la navigation descendante. Par suite de ces changemens et modifications, il se trouve maintenant 14 bureaux de recette dans une distance, dans laquelle la convention n'en avait fixé que 12, et les bateliers payent au-delà de ce que la convention exige d'eux, savoir:

à Germersheim - - - 10 5/10 cent.
à Gernsheim - - - - 5 5/10 „
à Emmerich (Griethausen) 18 „

total pour le traject de Strasburg jusqu'aux frontières de Hollande 34 cent. de plus qu'il n'est dû d'après la loi, ce qui fait, pour un chargement de 1000 quintaux de marchandises de première qualité, la somme de 340 fr. On pense facilement le tort qu'occasione, au commerce des grains et autres denrées, un pareil impôt.

Il est résulté de tous ces changemens un état d'anarchie sur le Rhin, que le bien du commerce exige de faire cesser. On estime que le meilleur moyen serait de stipuler dès ce moment:

„Que les droits levés à Germersheim, Gernsheim et Emmerich doivent cesser, et que rien „ne doit provisoirement être changé aux dispositions de la convention de 1804."

Proces-verbal

de la quatrième conférence de la Commission pour la libre navigation des rivières.

Vienne, le 23 février 1815.

En présense de tous les membres indiqués dans la 2de conférence.

I.

M. *Eichhof* ayant présenté à la Commission des *observations* sur le *droit de relâche forcée*, elles ont été lues et insérées au procès-verbal, sous le no. 1.

De même les pièces dont M. le syndic *Danz* avait promis de remettre copie à la Commission, ont été insérées au protocole, sous le no. 2, a, b, c.

Le point de l'*abolition* ou de la *conservation* du *droit de relâche forcée* ayant été ensuite mis en *discussion*, il a été conclu à l'*unanimité*:

1) Que le droit de *relâche forcée*, dont les villes de *Mayence* et de *Cologne* ont joui jusqu'ici, serait *aboli*, et ne pourrait avoir lieu pour aucune autre ville située sur le Rhin. Toutefois on se réserve de convenir des réglemens de police, qui pourront être nécessaires pour le bien de la navigation dans les endroits d'embarcation ou de décharge.

2) Que la discussion de question si, en accordant aux navires la liberté de transborder sur leur route ou non, on limitera le nombre des places dans lesquelles il leur sera permis de rompre charge à cet effet, et dans ce cas, quelles seront les places où, le cas de nécessité ex-

cepté, ils pourront rompre charge, sera encore ajournée jusqu'à ce qu'on se soit ultérieurement concerté sur les principes à établir pour une police réglementaire.

II.

Reprenant ensuite la *discussion* interrompue du *projet* remis par M. le Duc de *Dalberg* dans la 1ère conférence, on s'est d'abord occupé à retoucher la rédaction de l'art. 4; et il a été convenu d'adopter la rédaction suivante proposée par M. le baron de Humboldt.

Art. 4.

Les droits seront perçus par chaque état riverain, pour son compte, sur l'étendue de son territoire sur la rive. Mais il sera ajouté un tarif fixé par la convention, pour la distance de Strasbourg jusqu'à Bâle, et de Schenkenschanz jusqu'à la mer. Là, où le rayon d'un bureau de perception s'étendra sur plus d'un état riverain, la recette sera partagée entre ceux sur le territoire desquels il s'étend, d'après leur étendue sur la rive.

Art. 5.

Les dispositions de l'article précédent ayant dû influer sur la rédaction de l'art. 5 qui, lors de la seconde conférence, n'avait point encore donné lieu à des observations, il est convenu que tout en conservant les principes énoncés dans cet article, on y exprimerait:

1) Que la proportion et le montant du tarif, tels qu'ils seraient fixés par la présente convention, ne pourra être changé sans le consentement commun des états riverains.

2) Que le nombre des bureaux à établir entre Strasbourg et Bâle, et entre Schenkenschanz et la mer, sera fixé dans la même proportion établie pour la distance entre Strasbourg et Schenkenschanz; mais qu'en général on tâchera de diminuer, autant que possible, le nombre des bureaux sur toute l'étendue depuis Bâle jusqu'à la mer.

Art. 6.

Etant entré dans la discussion sur l'établissement d'une autorité centrale, on est d'abord demeuré d'accord sur la nécessité de l'établissement d'une Commission centrale quelconque, sans encore déterminer si cette commission serait permanente, ou réunie seulement d'époque en époque; et comme dans la discussion on s'est convaincu de la nécessité de fixer en *détail* 1) les attributions de cette commission, 2) son organisation; que quant au premier point, en remontant aux dispositions renfermées dans le procès-verbal de la 2de conférence, par lesquelles on est déjà convenu que la perception des droits ne devait pas avoir lieu en commun, et que l'entretien des chemins de halage et autres objets relatifs à l'état convenable des rives, devrait être abandonné à chacun des souverains, à raison de la partie qu'il possède ou possédera sur la rive, on a senti qu'il s'agirait principalement de déterminer le degré d'autorité dont jouirait la commission, tant pour décider les contestations qui pourraient survenir entre les navigateurs et les percepteurs des droits, que pour remédier aux plaintes qui pourraient s'élever au sujet de contraventions imputées à tel des états riverains; et M. le baron de Humboldt ayant observé que le degré

d'autorité à confier à la commission, devait influer nécessairement sur son organisation, et que si on ne voulait pas borner la commission au seul moyen bien faible de faire des représentations sur les infractions à la convention qui lui seraient dénoncées, ce qui la rendrait peu efficace et presque inutile, mais la revêtir d'une autorité suffisante pour remédier au mal, et en cas de besoin, pour faire exécuter les travaux négligés et nécessaires à l'entretien du fleuve dans son état navigable, il serait conforme que dans l'organisation de la commission on ait égard au plus ou moins d'étendue que possède chaque état sur les rives, et aux sacrifices plus ou moins étendus qu'il a dû faire en conséquence, en se soumettant à la convention, de sorte que, par la formation de la commission, chaque état devrait concourir en proportion de ses possessions.

La Commission, qui dans la présente séance n'à pu s'accorder sur ce dernier point, a proposé que chacun des membres qui le jugerait à propos, présenterait par écrit à la séance prochaine, fixée à demain, son projet détaillé tant sur les attributions que sur l'organisation de ladite Commission centrale.

Sur quoi la présente séance a été levée.

N°. 1.

Rapport de M. le directeur-général Eichhof.

Observations

*sur les articles 3, 4, 5 et 6 de la convention *) de l'octroi de la navigation du Rhin.*

Les dispositions de ces articles stipulent que le droit de relâche et d'échelle sera conservé aux villes de Cologne et de Mayence; mais l'art. 8 qui vient ensuite, en abolissant le droit d'étappe proprement dit, ainsi que ceux de transit, d'accise, et tout autre sous quelque dénomination qu'il ait subsisté jusqu'alors, ajoute très-précisément, que les dispositions des articles précédens n'ont pour objet que *l'utilité du commerce*, auquel il importe que les expéditions de marchandises se fassent avec régularité, célérité et sûreté et nullement de le rendre tributaire des villes de station, etc.

Le but du législateur, en prononçant la conservation de ces établissemens, a donc clairement été indiqué. Il s'agit d'examiner s'il a été atteint, et si ces établissemens doivent être conservés dans l'état actuel, ou modifiés pour les adapter mieux au besoin du commerce, ou supprimés tout-à fait,

Cette question a excité de vives discussions entre les parties qui y sont le plus directement intéressées, c'est-à-dire entre les villes de Mayence et

*) Datée du 5 août 1804. Elle se trouve imprimée à la fin de ces actes.

de Francfort. La première m'a fait l'honneur de citer des passages de mon mémoire imprimé, en les expliquant à sa manière, et en omettant d'observer que, là où je dis „que je regarde la conservation „du droit de relâche *comme utile*", j'ajoute expressément, „*avec les restrictions convenables.*" La ville de Francfort, au contraire, me fait passer un peu lestement pour le défenseur officieux des établissemens qu'elle déclare absurdes, onéreux et qu'elle voue comme tels à l'anéantissement.

Le fait est, que je ne suis le partisan ni de la ville de Mayence ni de qui que ce puisse être, mais que je vois la chose telle qu'elle est, et que j'ai le courage de le dire.

Pendant tout le cours de mon administration, j'ai défendu, par tous les moyens qui étaient en mon pouvoir, les droits que la convention avait réservés à la ville de Francfort, en m'opposant avec force aux restrictions que la ville de Mayence essayait d'y apporter. Ma correspondance officielle, avec les deux gouvernemens, en fait foi. Mais, si la ville de Mayence commettait une injustice, en voulant restreindre les stipulations de ce traité, la ville de Francfort était déraisonnable, en voulant les étendre au-delà du texte de ce traité. Il serait aussi fatiguant qu'inutile pour la Commission de l'entretenir ici des débats de ces deux villes.

J'ai lu et examiné avec attention tout ce qui a été dit et écrit par les deux parties; et l'examen impartial des argumens mis respectivement en oeuvre, de part et d'autre; afin de faire partager leur conviction à ceux chargés de prononcer sur le point qui les divise, m'a fait chercher et trouver la vérité

au milieu des deux extrêmes. Je dirai donc que je considérais comme un mal réel de laisser subsister des établissemens de relâche, *tels qu'ils subsistent maintenant*; mais que je regarderais, d'un autre côté, la liberté *illimitée* que l'on accorderait à tous les bateliers de charger et décharger où bon leur semblerait, sans les astreindre à une police réglementaire, comme un évènement funeste, autant pour les bateliers eux-mêmes que pour *le commerce en général*. Je m'explique.

La division du Rhin en trois parties distinctes, savoir. la supérieure, la moyenne et l'inférieure, et la relâche des bateaux, qui en est la suite, existe non par le simple résultat d'une police réglémentaire, mais la particularité du fleuve, le genre de la navigation, et la nature du commerce qui s'y fait et qui n'est pas (ce qui est important à considérer) un commerce propre, c'est-à-dire où le propriétaire des marchandises est présent, et ordonne ou soigne *lui-même* ses envois, mais *un commerce de commission*, dans lequel le négociant lointain est obligé de se servir d'agents dont les intérêts ne sont pas toujours les siens.

Anciennement la plus grande partie des marchandises coloniales arrivait, par l'Italie et la Suisse, sur le Rhin à Strasbourg; et Mayence les recevait par les bateliers strasbourgeois, pour les transporter plus loin. Des arrangemens volontaires avaient lieu à cet égard. Lorsqu'on eut doublé le Cap de Bonne-Espérance, la marche du commerce de l'Inde changea en Europe, et se fit par les hollandois du Nord au midi. Cologne profita de ce changement, et devint le principal dépôt des marchandises. Stras-

bourg, au contraire, perdit par-là le principal avantage que lui avoit donné précédemment sa position entre l'Italie et les villes qu'arrose le Rhin, ainsi que les rivières qui y affluent.

Les bateliers hollandais et colonais craignant de se nuire par une trop grande concurrence, se réunirent par des conventions et réglemens, en s'engageant, les uns à ne pas remonter le Rhin plus loin que Cologne, et ceux-ci à ne laisser prendre des chargemens de retour qu'aux hollandais.

C'est ainsi que les choses se sont établies, d'abord, par les convenances et des conventions volontaires. Ensuite sont venus les privilèges, et avec eux les abus, parce que les villes d'étape n'étant alors soumises à aucune autre autorité superieure du fleuve, y firent la loi et surent s'y maintenir jusqu'à l'établissement de la convention de 1804, qui confia la haute police de tout le cours du Rhin à une autorité centrale. On voit donc que ce qui dans l'origine avait été un véritable bien, dégénéra, faute de moyens coërcitifs, par l'extension abusive que les villes privilégiées ont donnée à ces établissemens, et en forçant à la relâche des marchandises qui n'avaient pas besoin de changer de bord, en un mal réel. Mais a côté du mal le commerce a trouvé aussi des avantages qu'il ne faut pas méconnaître. La grande réunion sur deux points du Rhin y a fait établir de grandes commodités, des réglemens sages pour la conservation des marchandises, et une police protectrice pour la propriété des négocians étrangers.

Il s'agirait donc aujourd'hui, que les circonstances ne sont plus les mêmes, d'examiner quel

est le besoin actuel du commerce qui se fait sur le Rhin; et de ramener ces établissemens dans les bornes convenables, en n'en laissant subsister que ce qui serait reconnu par lui-même comme généralement utile, non à quelques individus, non aux villes où ils sont établis, *mais au bien commun de toute la navigation*. On estime qu'on aurait fait un grand pas vers ce but, en ordonnant que dans aucun cas on ne pourrait astreindre à la relâche des embarcations chargées de productions quelconques du sol des deux rives du Rhin, ou d'objets qui par leur nature, leur volume, leur fragilité et leur peu de valeur ne peuvent supporter cette operation, en ne laissant appliquer ce droit qu'aux objets du grand commerce.

On conçoit que cette proposition n'aura l'approbation ni de la ville de Mayence qui veut tout conserver, ni de celle de Francfort qui veut tout abolir. Mais j'ai la conviction intime que, si les chefs des premières maisons de Hollande, de Strasbourg, de Cologne, de Mannheim, peut-être même de Francfort, et certainement tous ceux des autres villes du Mein, du Neckar, et de la Moselle, qui font *le commerce pour leur propre compte*, s'ils étaient présens à la discussion, voteraient pour l'adoption de cette proposition.

Dans les objets qui font partie du grand commerce, il y a des objets, notamment les huiles et les liqueurs spiritueuses sujettes au coulage, et d'autres exposés au déchet que produit la fermantation, qui ont besoin d'être visités et réchargés, après avoir été longtems entassés dans le même batiment, et on rendrait un mauvais service aux franfortois

eux-mêmes, si on leur envoyait des objets directement de la Hollande jusque dans leur port, sans les examiner en route. Mais ce qui mérite une attention particulière de la part de l'administration, c'est que l'obligation de relâcher dans des lieux de station invariablement fixés, y provoque un concours constant et assuré de bateaux de toutes grandeurs, et une réunion toujours nouvelle de marchandises pour toutes les directions du fleuve qui fournissent à la fois au négociant et au batelier des alimens pour exercer leur industrie et leur activité, et procurent à l'un toutes les facilités désirables pour la réexpédition prompte et sûre des marchandises, et à l'autre des charges de retour susceptibles de l'indemniser des pertes casuelles. C'est d'ailleurs un moyen de faire les transports à un prix raisonnable, et que dans les lieux de relâche il y ait des bâtimes pour l'enmagasinage des marchandises, des quais abrités, des gardes de sureté etc.

Voilà des motifs qui nous paraissent mériter l'attention de l'autorité, et milfter bien plus en faveur de la conservation restrictive des droits de relâche, que les arguments tirés de l'impossibilité d'aller avec les mêmes embarcations depuis Strasbourg jusqu'en Hollande. Car, quoi qu'il soit vrai que le Rhin change depuis Bâle jusqu'à Nimègue fréquemment son lit, en cachant une quantité d'écueils produits et variés par l'irrégularité de sa marche et l'impétuosité de ses eaux, il n'y a pas de doute qu'avec de petits bateaux on ne pourrait faire le trajet sur tous les points du Rhin; mais le *commerce en général* ne gagnerait rien à cette faculté, et il serait souvent exposé à voir courir de grands dan-

gers à ses marchandises par la témérité des bateliers et la cupidité des commissionaires.

Il est donc vrai de dire que, si les grandes embarcations dont on se sert maintenant entre la Hollande et Cologne, étaient remplacées par de petits bateaux, et si, en se servant dans les lieux difficiles ou dangereux, de pilotes lamaneurs, on pouvait franchir toutes les parties du Rhin depuis Amsterdam jusqu'à Bâle, beaucoup de marchandises coloniales exigeant après un long trajet d'être visitées et déchargées, on ne ferait au fond que changer de lieu, et non de choses, et la liberté donnée aux bateliers de naviguer où bon leur semblerait, et le manque absolu de surveillance serait alors chèrement payé par le commerce.

Il est certain, après tout, qu'en multipliant trop le nombre des bateaux sans pouvoir assurer à leurs conducteurs des chargemens de retour, on multiplierait aussi les frais de navigation; car il est de fait qu'un chargement de 5 à 6000 quintaux, par exemple, fait en Hollande pour se diriger sur Cologne, et *vice versa*, peut-être transporté à moins de frais que s'il était partagé sur 3, 4 de ces petits bâtimens.

Il est bon encore d'observer que, les marchandises transportées sur le Rhin appartenant pour la plupart à des négocians étrangers qui demeurent loin du fleuve, il est du devoir de l'administration de veiller par une bonne police à la conservation de leur propriété, et cette police, il est difficile, si ce n'est impossible, de l'établir dans tous les petits endroits où l'intérêt particulier des commissionnaires

et l'avidité des bateliers pourraient les conduire dans la suite.

Mais un point essentiel et contre lequel on a souvent réclamé avec justice, ce sont les frais que l'on fait payer dans les lieux de relâche. Ces abus doivent cesser, et les frais être réduits au *strict nécessaire* de ce que peut exiger l'entretien des grues, quais et balances publiques, et toutes les marchandises, qui ne touchent pas terre ou passent debout, doivent être exemptes de toute espèce de rétributions après avoir payé le droit d'octroi.

Réglés de cette manière, le négociant étranger payera avec plaisir les modiques frais pour les objets qui restent sujets à la relâche, parce qu'il en sera amplement dédommagé par l'ordre de police établi dans les postes de station, et qui est tel que le batelier qui reçoit son fret, et n'est admis à un nouveau chargement que lorsqu'il a été constaté par le contrôleur de station qu'il a livré intacts tous les objets qui lui avaient été confiés.

Considérant l'établissement qui fait l'objet de la discussion sous ces différens points de vue, il nous paraît même de l'intérêt du commerce que les lieux de relâche ne soient pas totalement supprimés, mais restreints dans les bornes primitives. De manière que, ainsi qu'il a été proposé plus haut, toutes les productions quelconques du sol, sur l'une et l'autre rive du Rhin et de ses confluens passeraient devant Mayence et Cologne, sans rompre charge; et qu'il serait indiqué, de la manière la plus précise, dans la nouvelle convention, quels seront les droits et rétributions à payer, soit par le marchand, soit par

le batelier, dans les deux ports de station, pour les articles qui resteront assujétis à la relâche.

Par l'adoption de ces mesures, le négociant étranger trouverait par les soins de l'administration une garantie rassurante pour les marchandises qu'il confie à la navigation du Rhin, le batelier des chargemens de retour, qui influent si fortement sur le prix du frêt, et les marchands forains, fesant commerce d'objets indigènes, jouiraient de la liberté qu'ils peuvent raisonnablement demander pour leurs envois.

Mais quelle que soit la décision que la Commission prendra dans sa sagesse, que les lieux de relâche, soient conservés, modifiés ou supprimés, la navigation aura besoin d'une police réglementaire et conservatrice obéissant à ses ordres. Je vais m'occuper sur le champ de rédiger les mémoires qu'elle m'a demandés sur ce point et d'autres aussi essentiels, pour les lui soumettre dans sa prochaine séance.

Vienne, 20. février 1814.

Signé:

Eichhoff, ancien directeur-général de la navigation du Rhin.

pect et d'un dévouement sans borne, avec lesquels j'ai l'honneur d'être de

Monseigneur

le très-humble et très-soumis Serviteur,

Eichhoff.

b.

C o p i e

d'une lettre du Directeur-général de l'octroi au Ministre de l'Intérieur à Paris.

Nr. 29. Cologne, le . . avril 1809.

L'enquête publique ordonnée par l'arrêté de V. E. du 22. juillet dernier, pour constater les anciens privilèges de Francfort, ayant reçu son exécution, j'ai l'honneur de lui présenter ci-joint:

1. les extraits des dépositions verbales et déclarations par écrit, faites par les individus qui ont eu des renseignemens à donner;

2. mon avis particulier sur le résultat de ces renseignemens, ainsi que sur la décision à intervenir;

3. les avis individuels des quatre inspecteurs de l'octroi, dont trois en original, et la quatrième traduit de l'allemand.

La communication successive des pièces à chacun des inspecteurs, a occasionné des retards qui n'étaient pas dans mon pouvoir d'éviter ou de prévenir. J'ai cherché de compenser ces retards par

la justesse et la correction que je me suis efforcé de porter dans mon travail.

La série des faits consignés dans le tableau Nr. 1. prouvera à V. E. que les employés de l'octroi, chargés de recevoir les dépositions, ont été munis des instructions précises et adaptées aux points sur lesquels il était essentiel d'avoir des renseignemens positifs. V. E. se convaincra en outre par les détails que présente ce tableau, qu'on a mis le plus grand soin possible à dépouiller la foule des procès-verbaux et les pièces y relatives, afin d'entourer du plus grand jour la matière qui fait l'objet des contestations, et de faciliter par là le jugement à rendre par l'autorité suprême. Elle trouvera enfin que mon avis présenté sous le Nr. 2, n'est qu'une conclusion naturelle et nécessaire découlante des prémisses établies.

Un objet qui par son affinité avec celui traité par l'enquête publique, a été simultanément mis en avant dans quelques procès-verbaux et déclarations, c'est la Navigation directe d'aval de Francfort hors les tems des foires.

Je ne me suis pas permis de suivre l'exemple de quelques inspecteurs, en confondant les deux matières. Mais je croirais cependant agir et contre ma conviction intime et contre l'attente juste et clairement exprimée de S. A. E. le Prince Primat, si je ne saisissais pas cette occasion pour communiquer à V. E. plusieurs pièces qui viennent à l'appui des demandes de la ville de Francfort, en lui soumettant très-respectueusement mes propres pensées sur cet objet intéressant.

Ces pièces consistent en trois expéditions léga-

les des procès-verbaux, dressés par deux notaires publics de Francfort, sur les dépositions faites par plusieurs bateliers Mayençais et autres qui constatent qu'il a été permis *en tout tems* et *à tous les bateliers de Mayence* de faire non-seulement en tems de foire, mais pendant *toute l'année* la navigation *d'aval* de Francfort, sans rompre charge à Mayence, et que les bateliers de la ville de Bingen et d'autres lieux situés au dessus de Coblence, comme Bacharach, Limbach, Lorch et Asmannshausen, ont pareillement eu la faculté de transporter pendant toute l'année des marchandises à Francfort, et d'en reconduire de Francfort en aval sans rompre charge à Mayence.

Mon opinion sur cet objet est:

1. que conformément à ces dépositions, ainsi qu'à celles faites par suite de l'enquête publique par d'autres individus, il est de fait, que la navigation de Francfort vers le Bas-Rhin en exemption du droit de relâche à Mayence a été de tout tems exploitée par les bateliers de Mayence.

2. Que l'assertion, que les bateliers de Mayence n'aient exploité la navigation d'aval de Francfort qu'en vertu des concessions particulières de leur ci-devant Princes, n'étant pas suffisamment prouvée, l'art. 128. de la convention ne peut être invoqué pour faire cesser cette navigation.

3. Que l'art. 3. de la convention ne peut pas plus justement être appliqué pour cet effet, attendu qu'il *conserve* seulement aux villes de Mayence et Cologne les anciens établissemens de relâche et d'échelle *qui y subsistaient* et que par la disposi-

tion de l'art. 5. la ville de Mayence ne fait que *continuer* la station de la navigation etc.

4. Qu'enfin les raisons établies par les articles 3 et 8 en faveur de la conservation du droit de relâche dans les villes de Mayence et de Cologne, ne s'opposent nullement à la continuation de la navigation de Francfort à Cologne, puisque les mêmes embarcations Mayençaises qui, conformément à l'art. 11. de la convention, transportent les marchandises de Cologne directement à Francfort, peuvent reconduire à un frêt très modéré les marchandises de ce dernier port vers celui de Cologne.

J'ajoute encore que la navigation et le commerce du Rhin en général ne pourront que gagner par cette navigation non interrompue jusqu'à Cologne, telle qu'elle s'est pratiquée du tems passé, et ce ne seraient que les expéditionnaires Mayençais seuls qui y souffriraient, par la perte du bénéfice de leurs commissions, puisque les droits dûs à la ville et à l'octroi continueraient à être payés sur le pied fixé par la convention, tels qu'ils le sont ajourd'hui.

Je laisse avec la plus respectueuse soumission à V. E. de péser dans sa sagesse en combien l'intérêt local de la ville de Mayence mérite ici d'être pris en considération. Ma tâche a dû se borner à rendre fidèlement tout ce qui m'a été fourni par les deux parties opposées, et de l'accompagner de mon avis particulier. J'ose me flatter de l'avoir remplie avec exactitude, et je me permets de nourir l'espoir d'avoir répondu scrupuleusement aux hautes intentions de V. E. J'ai l'honneur etc.

Signé: *Eichhoff.*

Nr. 81.

Avis

du Directeur-général de l'octroi de navigation du Rhin sur le résultat des renseignemens recueillis par suite de l'enquête publique ordonnée par décision de S. E. le Ministre de l'Intérieur du 22. juillet 1808, pour constater les anciens privilèges des foires de Francfort.

Le Directeur-général.

Vu l'arrêté de S. E. le Ministre de l'Intérieur du 22. juillet 1808, portant ordonnance d'une enquête publique à l'effet de faire constater les anciens privilèges des foires de Francfort, et chargeant le Directeur-général de rendre un compte sommaire des renseignemens résultant de cette enquête.

Vu divers procès-verbaux dressés par les receveurs de l'octroi des deux rives et par deux notaires publics de Francfort sur les dépositions reçues, ensemble les déclarations par écrit parvenues à la Dir. G^le. sur l'objet en contestation, et dont les extraits portés dans le tableau ci-annexé présentent les faits suivans, savoir:

1er fait. "Les endroits suivans du Rhin et de la Moselle, savoir Bacharach, Bonn, Boppart, Braubach, Coblence, Dusseldorff, Thal-Ehrenbreitstein, St. Goar, Hittorff, Neuvied, Trèves, Vallendar, avaient le droit d'envoyer à Francfort, pendant les foires, *une* embarcation chargée de passagers et de marchandises, la ville de Bingen était autorisée à en envoyer *deux*.

2me fait. Ces embarcations dépassaient, en

remontant le port de Mayence, en exemption du droit de relâche, à l'exception de quelques unes d'entre elles qui étaient tenues de décharger à Mayence, pour de là être conduites à vuider vers Francfort.

3me fait. En descendant, toutes ces embarcations sans distinction jouissaient de la faculté de dépasser le port de Mayence sans y rompre charge, après toute fois y avoir payé les droits dus à la ville.

4me fait. La liberté de dépasser en descendant le port de Mayence, sans y rompre charge, commençait du moment, où la foire de Francfort y était anoncée par le son des cloches, et finissait avec le lundi qui suivoit la dernière des trois semaines que duroit chaque foire.

5me fait. Ce n'était non-seulement les marchandises nommées *marchandises de foire*, qui pendant les foires de Francfort dépassaient en exemtion du droit de relâche le port de Mayence; mais tous les objets de commerce *sans distinction* jouissaient de cette exemtion.

6me fait. Encore n'était-il pas nécessaire, pour jouir de cette exemtion que les marchandises fussent chargées justement à Francfort: au contraire, les cargaisons reçues à Francfort pouvaient être augmentées en route, à Höchst, Kelstersbach, Rüsselsheim, Hochheim et jusqu'à Costheim. Il y a même des exemples qu'on ait conduit en exemtion du droit de relâche à Mayence, des marchandises qui avaient été reçues à bord à Hanau et Offenbach, lieux situés sur le Mein au dessus de Francfort.

7me fait. Dans la règle chaque batelier de foire ne prenait à bord que des marchandises destinées pour le port, auquel il appartenait, quoiqu'il paraisse qu'on n'y ait pas pris un stricte égard. Un fait, sur lequel il n'y a pas de doute, c'est que les bateliers de Mayence qui ont pris part à la navigation des foires de Francfort, n'ont pas été restreints à de certains ports déterminés.

8me fait. Ces bateliers de Mayence n'étaient pas non plus privilégiés uniquement pour les foires de Francfort, mais ils avoient le droit de conduire pendant les tems de ces foires, ainsi que pendant *toute l'année*, leurs embarcations à vuide à Francfort, d'y charger des marchandises de toutes espèces, et de les transporter en aval, sans être détenus au port de Mayence pour y rompre charge.

9me fait. Quoique tous les membres de l'ancienne association des bateliers de Mayence n'ayent pas fait usage de ce droit, il paraît néanmoins certain, que tous l'aient partagé sans exception, attendu qu'il ne conste point que des concessions particulières, données par forme de grâce, par les ci-devant princes, aient existé.

10me fait. Les bateliers de Mayence qui prenaient part à la navigation des foires, jouissaient à Francfort de la préférence d'y pouvoir charger deux fois, la première et la troisième semaine de la foire, tandis que les bateliers des autres endroits ne pouvaient prétendre qu'à un seul chargement à effectuer pendant la première semaine.

11me fait. Or ces bateliers de Mayence étaient dans l'usage d'aller prendre sur le Bas-Rhin les

négocians fréquentant les foires de Francfort, pour les conduire avec leurs marchandises jusqu'à Mayence. Là ces marchandises se rechargeaient sur les choses d'eau, et les yachts étaient conduits à vuide à Francfort.

12me fait. Les bateliers de Mayence n'étaient pas, pour les chargements qu'ils faisaient à Francfort pendant les foires, restreints à certains ports du Rhin, mais ils y chargeaient pour tous, sans distinction, jusqu'à Cologne, où le droit de relâche les obligeait de rompre charge.

Considérant que ces faits sont le résultat ou des témoignages unanimes ou des dépositions en nombre suffisant pour refuter celles faites en opposition, et qu'ils doivent par conséquent être considérés comme suffisamment constatés,

est d'avis

que ces faits, par cela même qu'ils donnent légalement à connoître l'étendue des anciens priviléges des foires de la ville de Francfort, soient déclarés comme bases dans la fixation de la jouissance des franchises des foires conservées pas l'art. 10. de la convention à cette ville pour ce qui concerne les stations de la navigation du Rhin.

Fait à Cologne, le 26. avril 1809.

Signé: *Eichhoff.*

V.

Procès-verbal

de la cinquième conférence de la Commission pour la libre navigation des rivières. Vienne, le 24. février 1815.

En présence de tous les membres indiqués au procès-verbal de la 2de conférence, à l'exception de M. le baron de Wessenberg pour l'Autriche, empêché.

En conséquence de l'invitation insérée au protocole de la 4. conférence, M. M. les barons *de Marschall*, *de Türckheim*, *de Berckheim*, M. le Duc *de Dalberg* et M. le baron *de Humboldt* ont présenté à la commission divers *plans* relatifs aux *attributions* et à *l'organisation de la commission centrale*, lesquels, après en avoir fait lecture, ont été insérés au procès-verbal de ce jour, sous le Nr. 1, 2, 3, 4, et 5.

A la suite des *délibérations* qui ont eu lieu sur ces objets, il a été arrêté:

1°. Qu'il y aurait une *Commission centrale*.

2°. Qu'elle ne serait point permanente, mais *périodique* et se réunirait tous les six mois vers l'époque de l'ouverture et de la clôture de la navigation.

3°. Qu'elle se réunirait soit à *Mayence*, soit à *Francfort* sur le Mein, sur lequel choix du lieu de sa réunion M. le baron de Humboldt s'est réservé de demander des instructions à sa cour.

4°. Que cette commission sera composée de *commissaires* choises par les divers états riverains, sans égard à l'étendue des possessions qu'ils occupent sur la rive, et que la présidence alternera entre les différens membres d'après le sort.

5°. Que cette commission, dans son rapport avec les états riverains, n'aura qu'un *caractère consultatif*, de sorte que sur les plaintes qui lui seraient déférées à la charge de tel état riverain, elle pourrait délibérer et conclure, mais devra se borner à adresser les résolutions aux autorités locales, lesquelles seront tenues d'y satisfaire s'ils ne trouvent point d'objections majeures à y faire; mais que, dans ce dernier cas, celles-ci feront leurs représentations à la commission centrale et les adresseront en même temps à leur gouvernement, entre lequel et la commission centrale il sera ultérieurement traité sur l'objet en question.

6°. Que dans le cas de *plaintes*, élevées par les bateliers ou les marchands, contre les bureaux sur le payement des droits, la partie qui ce croira lésée, aura le choix ou d'appeler de la décision ou du juge de première instance au tribunal supérieur du pays, ou de recourir à la commission centrale, pour faire juger administrativement le grief dont la partie se plaint.

D'après ces principes, M. le baron de *Humboldt* s'est chargé de faire une *nouvelle rédaction* de ce qui est ralatif à la *commission centrale* à substituer aux art. 6-9 du projet de M. le Duc de Dalberg.

Quant au point de la suppression du *droit de relâche forcée*, sanctionné dans le précédent procès-

verbal, M. le baron de *Humboldt* a encore donné à connaître, que non-seulement sa cour adhérait entièrement à cette suppression, mais qu'elle était d'avis que, sans désigner de places auxquelles le droit de transborder serait restreint, on devrait laisser aux bateliers une entière liberté de rompre charge partout où ils le jugeraient à propos, abandonnant à chaque état riverain le soin de prendre des mesures contre les abus qui pourraient en résulter.

Qu'au reste, quant aux établissemens qui ont subsisté à Cologne, la Prusse veillerait à ce que, non-obstant l'abolition de la relâche forcée, ces établissemens soient maintenus dans leur état actuel à l'avantage du commerce.

Passant ensuite à la *discussion* des art. 10. 11, 12, 13, 14 et 15. du dit projet, on s'est convaincu qu'à la suite des principes maintenant établis, ces articles devaient ou tomber entièrement, ou subir une nouvelle rédaction. M. le baron de Humboldt s'est chargé de présenter à la prochaine séance une nouvelle rédaction à substituer à ces articles. Cependant à cet égard on est convenu des points suivans:

1°. Quant aux *pensions* que le récès de la députation de 1803 a assignées sur les revenus de l'octroi du Rhin, et qui se divisent tant en arriérés qu'en pensions à payer pour le futur, sur le premier point M. le Duc de Dalberg a déclaré, que la France ne se refuserait point à concourir en proportion au payement des arriérés, et de même M. le baron de Humboldt a déclaré, que sa cour ne ferait point difficulté de payer ce qui de ce chef pourrait tomber à sa charge. Quant

au 2°. point, savoir le payement de ces pensions ou d'un équivalent pour le futur, on a jugé que c'était aux états d'Allemagne à se concerter, seuls entre eux, sur les mesures à suivre à cet égard.

2°. Quant aux *associations de bateliers*, on est convenu qu'il serait à propos d'insérer, dans un lieu convenable de la nouvelle convention, le principe: qu'aucune association de bateliers ne pourra exercer un droit exclusif de navigation sur le Rhin.

3°. Quant au *pavillon*, on a jugé qu'il serait utile d'exprimer, qué chaque batelier devra et pourra porter le pavillon marchand de son gouvernement.

4°. Pour faire cesser, aussitôt que possible, la *perception commune* d'après la convention de 1804, qui a lieu encore, et pour substituer aux dispositions de cette convention celles que le nouveau régime exige, on est convenu, qu'aussitôt qu'on sera d'accord sur les principes généraux, la Commission étendra son travail sur les différens objets dont M. le baron de Spaen a fait mention dans ses observations, en consultant, sur ces objets, s'il y a lieu, M. Eichhoff, ancien directeur général, et M. le comte de Solms, afin d'accélérer le moment où on pourrait inviter les différens états riverains à procéder au choix des commissaires, qui seraient le plus immédiatement chargés de rédiger les règlemens de détail, dans lesquels la Commission actuelle ne saurait entrer, et pour pouvoir en conséquence fixer l'époque précise à laquelle le nouveau régime devra commencer.

Art. 16.

La Commission s'étant convaincue qu'avant de pouvoir statuer sur l'application des principes établis pour la navigation du Rhin aux *fleuves* et *rivières qui tombent dans le Rhin*, il était essentiel non seulement de nommer spécialement ceux des fleuves dont les rivières appartiennent à plusieurs souverains, et qui seuls peuvent de ce chef être du ressort de la Commission; mais aussi de connaître de plus près ce que la position particulière de ces fleuves pourrait exiger, et de consulter à cet égard ceux des riverains qui, tels que la Hesse-éclectorale, Francfort et Wirtemberg, sans être possessionnés sur le Rhin, ont des possessions sur les rives du *Mein*, ou du *Neckar*, et M. le baron de Humboldt ayant offert de présenter à la prochaine séance les renseignemens de ce genre concernant la *Moselle*, et M. le baron de Spaen ceux relatifs à la *Meuse* et aux différentes embouchures du Rhin, à régler d'après les mêmes principes établis pour la navigation du Rhin, il a été convenu de nommer des *Commissions spéciales*, composées des états riverains du *Mein* et du *Neckar*, pour la rendre facile et fixer le tarif d'une manière uniforme et stable; et à cet effet le secrétaire général a été chargé d'inviter, au nom de la Commission, M. M. les plénipotentiaires de S. M. le Roi de *Wirtemberg*, comte de Winzingerode et baron de Linden, à se réunir avec M. M. les barons de Türkheim, de Marschall et de Berkheim, pour ce qui concerne la navigation du *Neckar*, et M. le comte de Keller, plénipotentiaire de la Hesse-électorale; et M. le syndic Danz, à se réunir avec M. le feldmaréchal prince

de Wrède et M. le baron de Türckheim, pour ce qui concerne la navigation du *Mein*, afin de traiter confidentiellement de ces objets et remettre le résultat de leur travail à la Commission.

Sur quoi la présente séance a été levée et la prochaine fixée à mardi, à 11 heures.

N°. 1.

Propositions

de M. le baron de Marcshall, plénipotentiaire de Nassau.

Les objets dont les commissaires à nommer par les états riverains du Rhin, auraient à prendre connaissance et à s'occuper me paraissent se réduire aux suivans.

1. Inspection suprême sur l'exécution des règlemens adoptés et à adopter par les gouvernemens respectifs sur la police de la navigation. Tels sont les règlemens sur les corporations des bateliers, sur la qualification des individus qui en forment partie, sur la marque des embarcations prescrite par l'art. 90 de l'ancienne convention; et en général sur tout ce qu'auront à observer les bateliers naviguant sur le Rhin.

2. Inspection sur le lit du fleuve et les chemins de halage, par rapport à la navigation.

3. Inspection sur le maintien du tarif.

Ils prendront connaissance des plaintes des bateliers contre les receveurs, et des décisions des tribunaux locaux qui les auront jugés en première

instance; en cas d'appel, et de toutes les ordonnances que l'un ou l'autre des gouvernemens riverains pourrait donner en opposition avec la convention.

4. La commission prendra en considération et fixera son opinion sur toutes les propositions qui seront faites pour l'amelioration de la navigation, et en donnera connaissance aux autorités que cela peut concerner.

Quant à l'exécution des décisions de la commission sur tous ces objets, il me paraît qu'on ne saurait lui accorder le droit de faire exécuter, sans autre formalité, ses décisions par les autorités des états riverains, même dans le cas où l'état que cela concerne s'y opposerait, d'exercer ainsi une partie du pouvoir administratif et exécutif dans les états riverains.

Il me paraît qu'aucun des gouvernemens ne sera disposé à se soumettre à une autorité qui en grande partie lui sera toujours étrangère, en sacrifiant aussi ses droits les plus essentiels.

On se bornera donc à investir la commission du droit de correspondre avec les autorités locales de chaque état chargé dans son territoire du soin de l'exécution des règlemens adoptés, en les invitant à exécuter ses décisions.

Ces autorités recevront, par les gouvernemens respectifs, l'ordre de faire droit à ces réquisitions.

Dans le cas où une autorité locale croira devoir faire des observations à la commission sur les réquisitions, elle lui en donnera connaissance; comme la commission aura aussi l'obligation de s'adres-

ser au gouvernement respectif, si une autorité locale se refuse d'exécuter ses invitations.

Dans le cas, où l'un des gouvernemens riverains se refuserait à faire exécuter les réquisitions de la commission, ou donnerait même des réglemens en opposition avec ce qui sera stipulé par les traités, je pense qu'on ne saurait suivre une marche différente de celle à adopter en tout autre cas, où un état se refuse à l'exécution des traités existans.

Quant aux états riverains membres de la future confédération germanique, on aura, en pareil cas recours à l'assemblée de la confédération, dans les formes que la constitution de l'Allemagne fixera.

En n'accordant à la commission que les attributions que je viens d'exposer, aucun état ne se trouvera lésé dans ces droits essentiels, et la composition de la commission ne saurait porter préjudice à ses droits; pendant que la commission aura pourtant assez de pouvoir pour surveiller l'observation des traités existans — but principal de son institution.

Vienne, 23. février 1815.

Le baron de *Marschall*.

N°. 2.

Propositions
de M. le baron de Türckheim, plénipotentiaire de Hesse-Darmstadt.

1°. L'administration centrale permanente sera remplacée par un *Comité* et un *inspecteur général* du Rhin.

2°. Le Comité, presentant la réunion de toutes les parties intéressées à la sûreté et police de la navigation du Rhin, sera composé des députés ou commissaires de tous les souverains riverains, présidé par la Prusse comme la plus fortement possessionnée sur les deux rives du fleuve. Tout s'y décidera, au reste, à la pluralité des voix.

3°. Il s'assemblera tous les ans à époque fixe (8 jours après pâques) à Mayence, comme au centre du Rhin, et y expédiera les objets de son ressort dans le plus court délai possible.

4°. Les attributions du Comité sont:

a) de veiller au maintien des réglemens relatifs à la navigation, surtout à l'uniformité du tarif, et d'aviser à tous les moyens propres à faciliter le commerce et la communication libre des nations;

b) d'écouter les plaintes des bateliers et négocians sur les abus qui pourront s'être glissés dans la libre navigation du Rhin, ainsi que l'état des chemins de halage dont l'entretien a été mis à la charge des souverains riverains respectifs;

c) d'inviter en conséquence, à la suite d'une délibération commune, la partie en défaut ou contravention, d'y remédier dans le plus court délai possible, sauf à l'y contraindre en cas qu'elle s'y refuse, par une suite de la volonté générale, à laquelle toute volonté particulière doit céder, dans une association quelconque bien organisée;

d) de juger par appel de ceux des jugemens ren-

dus dans les bureaux dont l'une des parties se croira lésée; soit en prononçant lui-même d'après le rapport de l'inspectnur général dans les affaires simples et sommaires, soit en renvoyant la cause, si elle est compliquée, à une chambre consulaire ou de commerce, assistée d'un homme de loi, comme partie publique.

5°. Sans rétablir une administration centrale permanente, on a jugé utile pour la sûreté et l'uniformité du service, de nommer, à la pluralité des suffrages des états riverains, un *inspecteur général de l'octroi* résidant à Mayence, auquel les bureaux devront adresser leurs observations, les bateliers leurs plaintes, les parties mécontentes d'un premier jugement leur appel pour vérifier le tout dans l'intervalle et en faire son rapport au Comité lorsqu'il sera assemblé.

6°. L'inspecteur sera obligé de faire, au moins une fois par an, la tournée du Rhin, depuis Strasbourg jusqu'en Hollande, pour voir si les bureaux sont en ordre et règle; à quelle fin il peut se faire exhiber les registres et livres de recette; et vérifier, s'il est besoin, l'état des caisses. Il doit surtout dans ses tournées examiner, si le Thalweg est assûré et affranchi de toute entrave que la navigation peut y rencontrer, et si les chemins de halage son en bon état.

7°. Les autorités locales des deux rives protégeront, par tous les moyens, l'inspecteur général et les bureaux d'octroi dans tout ce qui concerne l'exercice de leurs attributions.

8°. A chacun des bureaux qui seront désignés pour la perception de l'octroi, et qui ne

doivent pas être moins de 6 et plus de 12, il y aura un receveur, un contrôleur et un ou deux visiteurs jaugeurs.

Ces derniers dénoncent les contraventions et font le rapport des contestations qui pourraient s'élever relativement à l'octroi et à la navigation. Le contrôleur est pour la défence de l'accusé, et le receveur est juge. Si l'affaire est claire et susceptible d'être traitée sommairement, s'il y a contradiction, il doit appeler deux membres de la chambre de commerce établi dans la résidence du bureau, et prononcer avec eux en première instance.

No. 2.

Remarques

concernant une Administration centrale à établir, pour le maintien de la convention de navigation et de commerce sur le Rhin; présentées par le plénipotentiaire de Bade.

Le but d'une *Commission centrale* à établir par les états riverains du Rhin, ne peut plus, d'après l'état naturel des choses, être le même que celui qui décida la création de la Commission établie jusqu'ici; par la raison, que maintenant tous les états riverains sont parties co-intéressées à la navigation et au commerce du Rhin, tandis que précédemment aucun intérêt quelconque ne les y liait.

La commission centrale qui exista depuis, devait donc nécessairement soigner et surveiller la perception en commun des droits, et les contrôler; elle devait de même surveiller, faire faire et en-

tretenir à ses frais les chemins de halage, dont l'intérêt était étranger aux états riverains.

Maintenant, que tous ces états portent un intérêt à-peu-près égal aux avantages qui résultent du commerce et de la navigation sur le Rhin, et qu'on est convenu par suite de ce principe d'abandonner à chacun des états riverains:

a) la perçeption des droits des bureaux établis dans la ligne de son territoire, et que, par la même raison, on a

b) abandonné à chaque état riverain l'entretien des chemins de halage et des travaux à faire dans le lit du fleuve;

il s'ensuit que ces deux objets ne sont plus de la compétence de la future administration centrale à établir.

Le Comité étant tombé d'accord que, pour donner à la navigation et au commerce sur le Rhin tout le développement nécessaire, de même que pour inspirer de la confiance aux navigateurs et au commerce de toutes les nations, il fallait:

1°. établir, sur tout le cours navigable du Rhin, des *règlemens de police uniformes* pour éviter aux navigateurs l'embarras des règlemens particuliers de police établis différemment dans un état que dans l'autre; de même

2°. qu'un ordre judiciaire uniforme, basé sur les mêmes principes, réglemens et ordonnances, assujéti aux mêmes formalités.

On est convenu, d'un commun accord, pour établir ce but: d'établir de distance en distance, en rapport avec des bureaux de perception, des magistratures seulement et uniquement créées pour rece-

voir toutes les plaintes quelconques relatives à la navigation et au commerce ; en leur confiant le maintien de la police concernant ces deux objets, de même que le jugement en première instance de tous les cas litigieux.

Ce premier but rempli, a motivé un besoin ultérieur, celui d'une seconde instance, de même que d'un point de réunion entre les états riverains pour :

1°. concerter tout ce qui concerne le bien-être du commerce et de la navigation ;

2°. décider de tous les cas de contravention des états, contre les obligations imposées par la convention à conclure pour la navigation et le commerce ;

3°. juger de toutes les plaintes portées contre les tribunaux établis.

Toutes ces idées réunies ont fait naître celle de dire, s'il ne valait pas mieux établir une *autorité centrale permanente*, à laquelle on réunirait toutes ces différentes attributions, de manière cependant à éviter de réveiller la jalousie naturelle de tout état quelconque, celle qu'une autorité étrangère ne s'immisce dans les déterminations à prendre pour ce qui concerne son administration intérieure.

D'après cette donnée, on doit donc se convaincre que cette administration centrale, d'après la nature de son but même, ne pourra avoir que les attributions suivantes, savoir :

1°. de veiller au maintien des droits et tarifs *établis* ;

2°. de veiller à ce qu'aucun des bureaux n'outrepasse les pouvoirs qui lui sont donnés, et les

limites que les lois lui ont tracées; en recevant toutes les plaintes à cet égard;

3°. de juger de toutes les plaintes portées contre les tribunaux établis, tant sous le rapport du manque de maintien de police, que de déni de justice;

4°. de juger, en seconde et dernière instance, tous les cas de litige dont il y a recours;

5°. d'applanir tous les différents qui pourraient s'élever entre les états, sous le rapport de la perception des droits dépendant du même bureau;

6°. en cas de plaintes portées contre l'entretien des chemins de halage, et d'abandon d'un travail nécessaire pour la facilité de la navigation dans le lit du fleuve, lorsque la plainte en aura été portée au tribunal établi près des bureaux de perception sans effet de s'assûrer de la vérité du fait par une inspection locale, en avertissant alors le gouvernement que cela concerne, au nom de tous les co-intéressés;

7°. de concerter enfin tous les changemens, améliorations etc. à faire pour, d'après les circonstances du moment et les expériences faites, perfectionner les facilités à donner au commerce et à la navigation.

Tout pouvoir qu'on voudroit ajouter de plus à cette administration centrale, ne pourrait avoir aucun autre but que d'en paralyser les effets salutaires, et d'en faire une de ces institutions politiques, qui n'appartiennent plus au tems et au siècle dans lequel nous vivons. D'après une expérience de 20 et quelques années, dont le résultat n'a été que des

tombeaux et de la misère, on a éprouvé tous les effets des luttes inégales et de la prépondérance du fort sur le faible; et on a acquis au moins cette expérience pratique, que toutes ces autorités factices, à l'édification desquelles les grands et les petits états concourent, *ne sont, sous le rapport de leur pouvoir exécutif*, que des mannequins dont les grands états se jouent et qui peuvent devenir d'un effet pénible pour les autres. Il serait donc, je le répète, extrêmement inutile, et même dangereux, de donner à cette administration des pouvoirs plus étendus que ceux que je viens de détailler; car l'état qui ne serait pas susceptible, à l'admonition de tous les autres co-états, de remplir un des devoirs qu'il aurait contractés, ne sera pas plus porté, lorsqu'il a des bayonnettes à sa disposition, à se laisser faire la loi chez lui par une autorité étrangère.

Ainsi donc, comme, d'après les données énoncées, cette administration centrale ne posséde aucune branche de pouvoir qui pourrait effaroucher le moins du monde l'indépendence la plus entière d'aucun état, et que ses attributions ne portent que sur un intérêt qui doit être commun à tous les états riverains, je ne puis voir aucune raison qui puisse nécessiter, dès qu'il ne peut être question que d'intérêts communs pour tous, qui ne peuvent être sous aucun rapport préjudiciables à l'indépendance et à la plénitude des droits de souveraineté d'un état, d'accorder dans cette administration centrale une influence plus prépondérante à un de ces états qu'à l'autre, pour faire d'une affaire purement fiscale et administrative un objet politique, en jetant

le germe de la défiance dans un établissement dont la confiance réciproque seule peut former la base.

Je me résume donc, d'après ce que je viens d'énoncer, que cette administration centrale ne peut être composée que d'un commissaire de chacun des états riverains, et que, comme aucune administration quelconque ne peut exister sans une préséance, il faut que ce soit, chaque année, ou le sort ou la pluralité des voix qui nomme le président, ou, qu'à tour de rôle, un des états riverains le fournisse alternativement.

Vienne, 23. Février 1815.

Signé: Baron de Berckheim.

No. 4.

Propositions

des plénipotentiaires français, sur l'existence de la Commission centrale formée pour la surveillance de la navigation du Rhin.

Les opinions du Comité se réunissent à croire qu'une Commission centrale est nécessaire pour veiller constamment à l'exécution exacte des dispositions arrêtées pour la sûreté et la liberté de la navigation du Rhin; mais ne voulant pas qu'elle conserve toutes les attributions données à la direction de l'octroi, on propose d'arrêter que:

1°. De six mois en six mois, le 1er avril et le 1er octobre de chaque année, des commissaires, nom-

més par les états riverains du Rhin, se réuniront à *Mayence*.

2°. Ils désigneront au sort celui qui, pour l'ordre du travail de la Commission, la présidera, et celui qui rédigera le procès-verbal des séances.

3°. Cette Commission examinera et statuera, à la majorité des voix, sur toutes les plaintes qui pourront lui être portées, et sur toutes les propositions faites pour le bien de la navigation du fleuve.

4°. Un rapport général sera soumis à la fin des séances par la dite Commission aux états riverains. Ce rapport, si les commissaires le jugent utile aux intérêts du commerce et de la navigation, sera publié.

No. 5.

Propositions

de M. le baron de Humboldt, plénipotentiaire de la Prusse.

Tous les membres de la Commission sont d'accord que, quoiqu'on fixera dans le moment actuel tout ce qui réglera dans la suite la navigation sur le Rhin, il serait impossible néanmoins d'abandonner desormais ce qui a rapport à cet objet à chaque état riverain en particulier, et qu'il faut au contraire un point de réunion, une *centralité* quel-

conque. Or, cette centralité peut être obtenue de deux manières:

1. ou par une *réunion de commissaires* des états riverains qui, en qualité d'agens diplomatiques, se communiquent réciproquement des plaintes et des éclaircissemens, et se concertent ensemble sur tout ce qui est relatif à l'objet de leur mission, mais qui agissent tous dans le plein droit de leurs commettans, et où la volonté ou l'opinion de la pluralité ne peut jamais forcer la volonté ou l'opinion d'un seul;

2. ou par une véritable *autorité centrale permanente* ou *périodiquement réunie*, confiée à un *chef* nommé de commun accord, ou composée de plusieurs membres; mais dans laquelle l'indépendance de chaque état riverain est subordonnée à la volonté générale; et où l'opinion de la pluralité ou du chef prévaut sur l'opinion individuelle.

Dans le premier cas, chaque état riverain, quelle que soit l'étendue de son territoire sur la rive, doit jouir d'une influence égale; dans le second, où les états riverains se soumettent à l'autorité de la volonté générale, la justice demande que celui qui soumet un plus grand nombre d'intérêts, ait aussi une part plus grande à l'exercice de cette autorité. La circonstance qui fait qu'ils sont membres de l'association, doit aussi régler la part qu'ils y possèdent comme tels, et l'on doit établir pour principe, que la part que chaque état riverain aura à la formation et à l'exercice de l'autorité centrale, sera proportionnée à l'étendue de son territoire sur la rive.

929235A

Les attributions de l'autorité centrale pourront être modifiées de beaucoup des manières, et il sera facile de former des plans très-différens l'un de l'autre à cet égard.

Celui qui va être proposé ici, est fondé surtout sur la condition, que si l'on crée une autorité pareille, *elle ne doit pas être dénuée de tout pouvoir*, mais contribuer à traiter en effet, et non en apparence seulement, la rivière comme un *ensemble*. Pour faciliter l'examen de ce plan, il suffira d'exposer, qu'en le dressant on est parti des principes suivans:

1°. qu'une *Commission* est préférable à un Directeur général permanent, puisqu'une erreur qui aurait été commise dans le choix des personnes, est moins nuisible et plus aisée à redresser dans le premier que dans le second cas;

2°. que, pour donner de *l'union* et de la *célérité* d'action à une pareille Commission, il faut la composer d'un *très-petit nombre de personnes* seulement;

3°. que la Commission, en abandonnant le mouvement *ordinaire* de la machine uniquement aux gouvernemens particuliers, doit se borner à *suppléer* aux *défauts* qui pourraient se trouver chez eux, et à *redresser* leurs *torts*, mais qu'elle doit être pourvue des *moyens* nécessaires pour atteindre ce but.

Plan.

1.

La *perception des droits* établis sur le Rhin, se fera dans chaque état riverain pour son compte et

par ses employés. Mais aucun ne pourra lever ces droits que d'après le tarif. Il n'y aura que 12 bureaux sur toute l'étendue du Rhin, de Strasbourg à Schenkenschanz, et un nombre proportionné de là à Rotterdam et à Bâle. Ces bureaux seront placés, d'après les convenances de la navigation, et ils ne pourront être transposés que d'un commun accord. Il sera libre néanmoins à tout état riverain, de diminuer le nombre des bureaux que l'arrangement actuel lui permet d'entretenir.

2.

Si un même bureau s'étend sur deux ou plusieurs états riverains, c'est à ceux-ci à répartir entr'eux la recette de ce bureau, d'après l'étendue de leurs possessions sur la rive. Cette même disposition s'étend aussi au cas où les deux rives opposées appartiennent à deux différens souverains.

3.

Chaque état riverain est obligé à tenir en bon état les *chemins de halage* qui passent par son territoire, et de veiller au nettoyement de la rivière, de façon que la navigation n'y éprouve aucune difficulté.

4.

Il sera établi, auprès de chaque bureau de perception, un *tribunal de navigation*. Ces tribunaux décideront en première instance de toutes les affaires contentieuses qui regardent la navigation. Ils seront entretenus aux frais de l'état riverain dans lequel ils se trouvent, et prononceront leurs sentences au nom de leurs souverains; mais les membres qui les composent, prêteront serment d'observer strictement les

règlemens qu'on aura adoptés pour la libre navigation de la rivière, et ils ne pourront perdre leur place que par un procès intenté dans toutes les formes, et par une condamnation passée contre eux.

5.

Pour établir un contrôle exact sur l'observation des règlemens communs, et pour former une autorité qui pourra servir de moyen de communication non-interrompue entre les états riverains, sur tout ce qui regarde la navigation de la rivière, il sera créé une *Commisssion centrale.*

6.

Cette Commission se réunira régulièrement tous les six mois (une fois à la saison où commence, la 2de à la saison où finit la navigation). Elle sera libre aussi de prolonger sa session, si elle le juge nécessaire, pendant tout le temps que la navigation est ouverte.

Ses attributions seront les suivantes:

a) Elle veillera à l'exécution des règlemens dont les états riverains conviendront entre eux; elle examinera et décidera les cas où l'on pourrait y être contrevenu, et redressera les torts et dommages, qui pourraient en être résultés.

b) Elle exercera une inspection et une surveillance particulière sur l'entretien des chemins de halage et du nettoiemment de la rivière, en se conformant pour ce point aux art. 9 — 11.

c) Elle formera la seconde et dernière instance pour toutes les affaires contentieuses, dans les cas où les parties voudraient se pourvoir en

appel contre les sentences portées par les tribunaux mentionnés à l'art. 4.

d) Elle se concertera sur tout ce qui pourra faciliter et assurer davantage la navigation, sans pourtant pouvoir autrement que d'un commun accord rien changer aux réglemens primitifs.

7.

Cette Commission sera composée de *trois commissaires*, qui auront droit égal de voter. Les commissaires seront nommés par les états riverains, de façon que chacun de ces états prenne à leur nomination une part proportionnée à ses possessions sur la rive. Le mode précis de ces nominations sera déterminé, lorsque le sort des provinces sur la rive gauche du Rhin, encore disponibles, sera réglé.

8.

Il y aura également *trois inspecteurs*, mais à poste fixe, et en activité non-interrompue.

Ces inspecteurs seront nommés de la même manière que les commissaires; il leur sera assigné à chacun une partie égale de la rivière à surveiller; mais cette partie leur sera donnée sans avoir égard aux états qui les auront nommés.

9.

Les inspecteurs avertissent les autorités locales des états riverains, des endroits où ils trouveront les chemins de halage mal entretenus, ou le lit de la riviére encombré; si les états riverains ne réparent pas tout de suite le mal, ils en feront leur rapport à la commission centrale.

10.

La commission demandera dans ce cas des éclaircissemens à l'état riverain qui sera accusé de négligence, et aura le droit de faire examiner de nouveau, sur les lieux, ce qui aura donné motif à la plainte. Elle portera sur ces éclaircissemens ou cet examen une décision, et en enverra l'arrêté à l'état riverain que le cas concerne; et tous les états riverains prennent d'avance l'engagement d'exécuter ces arrêtés. Si cependant on objectait à un travail ainsi projeté par la commission qu'il serait nuisible au pays, on nommera de part et d'autre des experts pour arbitres, lesquels prendront entr'eux un surarbitre, et l'on s'en tiendra à cette décision. Mais cette procédure devra être aussi sommaire que possible, pour éviter tout délai inutile ou dangereux.

11.

En même tems que la Commission s'occupera ainsi des travaux particuliers, là où cela pourrait être nécessaire, ses membres tâcheront de la faire servir ainsi de point de réunion générale, pour mettre de l'ensemble dans tous les travaux entrepris sur tout le cours de la rivière, et pour se concerter sur ceux que plusieurs états devraient faire exécuter conjointement.

VI.

Procès-verbal

de la sixième conférence de la Commission relative à la libre navigation des rivières.

Vienne, le 24. février 1815.

En présence
de tous les membres indiqués au procès-verbal de la 2. conférence.

Le secrétaire-général a présenté à la Commission un *rapport* que *l'ancien directeur-général de l'octroi* de la navigation du Rhin (Mr. *Eichhoff*) lui a remis ce matin en *deux parties*, lequel a été inséré au présent procès-verbal sous le no. 1, lettres *a* et *b*.

M. le baron de *Marschall* a ensuite remis à la Commission le *procès-verbal* que la *Commission spéciale*, relative à la navigation du *Mein*, a rédigé, lequel a été joint au présent procès-verbal sous le no. 2; et après qu'il en a été fait lecture, on a proposé:

1°. d'étendre la disposition du no. 5. du procès-verbal, en y ajoutant, que les états riverains du *Mein* se réuniront le plutôt possible, pour convenir d'un tarif commun et aussi analogue que possible à celui qui sera sanctionné pour la navigation du Rhin.

2. de faire venir ici le tarif actuellement existant pour le *Mein*, afin qu'après en avoir fait lecture, on puisse sanctionner, avec connaissance de cause, les dispositions que renferme à cet égard le procès-verbal duquel il a été fait lecture.

M. le baron de *Türckheim* ayant ensuite fait rapport des difficultés qu'avaient faites M. M. les plénipotentiaires de *Wirtemberg*, de se réunir aux autres états riverains du *Neckar*, pour former une commission *spéciale*, on est convenu de charger le secrétaire-général de les inviter à se rendre à la prochaine séance de la Commission *générale* chargée des points relatifs à l'exécution de l'art. 5 du traité de Paris, pour la liberté de la navigation sur les rivières qui traversent plusieurs états.

M. le baron de *Spaen* ayant ensuite donné des éclaircissemens sur ce qui concerne la détermination plus précise de la *dénomination du Rhin* dans les parties qui traversent les états de la *Hollande*, on est tombé d'accord que les deux branches du *Waal* et du *Lech* sont à comprendre sous celle du Rhin, et sont les seuls débouchés qui, en opposition aux rivières et canaux qui appartiennent à la navigation intérieure, sont dans la catégorie des objets à régler par la convention de laquelle on s'occupe.

M. le baron de *Spaen* a de plus déclaré, qu'en attendant la *suppression des péages* sur ces embouchures, que la Hollande est dans l'intention de faire, les *droits* à percevoir dans l'enceinte de ces embouchures ne seront point élevés jusqu'à l'arrangement définitif sur la navigation, et qu'il n'y sera pas non plus introduit aucun droit de relâche forcée, aussi peu qu'il en existe maintenant.

M. le baron de *Humboldt* a déclaré que, comme en ce moment il ne se trouvait ici personne dont on pourrait obtenir des renseignemens sur les objets propres à la navigation de la *Moselle*, il ferait le rapport à son gouvernement sur l'adoption

des deux principes qu'on venait d'énoncer; savoir, que jusqu'à la conclusion d'un arrangement définitif sur la navigation, les *droits* actuellement perçus sur la *Moselle* n'y seraient point haussés, ni aucun droit de relâche forcée introduit.

M. de *Humboldt* a ensuite présenté à la Commission une *nouvelle rédaction* *) des art. 1 — 16. du *projet* de M. le duc de *Dalberg*, dont il a été fait lecture, et après avoir fait, d'accord commun, quelques légers changemens dans la rédaction de quelques-uns de ces articles, lesquels ont été reçus sur-le-champ dans le manuscrit présenté, on a mis aux voix la question, *si la commission centrale siégerait à Mayence, à Francfort, à Coblenz*, ou à tel autre endroit, et la majorité des suffrages ayant penché pour *Mayence*, M. le baron de Humboldt qui en se rapportant à ce que Mayence, tant en sa qualité de forteresse que par d'autres motifs allégués par M. Eichhoff, lui semblait peu propre à cette fin, a offert de consentir à ce que *Francfort*, *Coblenz*, ou telle autre ville, lui soit substituée, et s'est réservé de prendre à cet égard les instructions ultérieures de son gouvernement.

On a passé ensuite à la discussion des *changemens* que, d'après un *exposé* du commerce de *Strasbourg* remis à la Commission par M. le duc de Dalberg, et enregistré au procès-verbal de la 3. séance sous le no. 3, on avait reproché à l'administration *provisoire* d'avoir fait aux *dispositions de l'octroi* de la navigation du Rhin, et M. de *Humboldt* ayant présenté à cet égard *deux mémoires*, in-

*) Voyez ci-après, n°. 3.

sérés au procès-verbal sous le no. 4 et 5, dont il a été fait *rapport*, il a été *arrêté*:

1°. que, quant à la *translation du bureau de Homberg à Ruhrort*, celle-ci n'influant point sur le montant des droits à percevoir, ne serait pas changée de nouveau, jusqu'à l'introduction du nouveau régime fixée au 1. mai prochain; que cependant jusqu'à cette époque il ne serait fait aucun autre changement de perception, quand même il n'influerait pas sur la quotité des droits.

2°. que, quant aux changemens opérés et influans sur la *quotité* ou le *lieu de la perception* des droits,

a) celui qui a eu lieu à *Gernsheim*, et qui, d'après les assertions de M. le *comte* de *Solms*, ne pouvait avoir donné lieu à une augmentation que par une fausse explication donnée aux ordres expediés à cet égard, on s'en tiendrait à la promesse, déjà donnée par M. le comte de Solms, de défendre à l'avenir toute augmentation de perception;

b) que, quant à l'augmentation de 18 centimes dans la perception des droits à *Emmerich* ou *Griethausen*, non obstant que cette augmentation avait déjà eu lieu en 1812, la Prusse et l'Autriche écriraient officiellement à M. le comte de Solms, pour lui enjoindre d'abolir tout de suite cette augmentation de 18 centimes;

c) que, puisque la France et l'administration provisoire, sans s'entendre entre elles, ont conservé les deux bureaux de *Neubourg* et de *Germersheim*, il en est résulté, que les bateliers

sont astreints à un double payement de droits, à *Neubourg* et à *Germersheim*, cet abus devra cesser, et que le comte de Solms sera invité à donner les ordres nécessaires pour que, dès que le bureau de *Neubourg* aura reçu les mêmes instructions, ces deux bureaux s'entendent entre eux pour percevoir, chacun seulement, le montant du droit à raison de l'étendue du territoire respectif de la France et de l'Allemagne, de sorte que les bateliers n'ayent à payer, de Strasbourg à Mannheim, que les droits établis par la convention de 1804;

d) que dans le règlement intérimaire, qui sera fait jusqu'au 1er de mai, on n'aura égard qu'à la *perception future*, et non aux *arriérés*, lesquels, en tant qu'il y a lieu, seront liquidés devant la commission centrale.

M. le duc de *Dalberg* s'est réservé de donner son accession sur ces points, après avoir pris une connaissance plus détaillée des pièces qui ont motivè ces propositions.

Sur quoi la séance a été levée et la prochaine réunion fixée à vendredi 3 mars à 11 heures,

Signé: de *Marschall.*
Baron de *Berckheim.*
Dalberg.
Clancarty.
Humboldt.
Wrède.
Spaen.
Türckheim.

N°. 1.

Rapport

de M. le directeur-général Eichhoff à la Commission de la navigation des fleuves et rivières.

Première Partie.

La Commission relative à la liberté de la navigation des rivières a désirée connaître mon avis sur différens points de la convention de 1804, et notamment sur les dispositions contenues dans les articles qui traitent:

1°. du droit de relâche forcée;

2°. de la fixation du prix du frêt;

3°. de l'organisation des sociétés de bateliers;

4°. de la distinction qui doit exister entre la grande et la petite navigation, et le tour de rôle dans les chargemens;

5°. du principe posé pour le payement des droits, la fixation des tarifs, et la classification des marchandises passibles de droits différens;

6°. de la contravention aux règlemens, et du mode de prononcer sur le contentieux en matière de perception;

7°. du pouvoir donné au directeur-général de l'octroi de faire des règlemens de détail et supplémentaires.

Les observations sur les articles 3, 4, 5 et 6; concernant le droit de relâche, exercé par les villes de Cologne et de Mayence, ont été précédemment remises à M. de Martens, secretaire de la Commission.

A ces articles se rattachent les dispositions des articles 13, 14, 15, 16 et 17. Le premier concerne la fixation du frêt, et les autres sont relatifs aux sociétés.

Fixation du prix du frêt.

Depuis que l'octroi existe, il n'y a jamais eu de fixation de frêt, sans que telle ou telle ville n'ait fait de vives réclamations.

En voici la cause. Chaque ville fesant un commerce de commission et d'expédition sur le Rhin, a ses vues particulières et un intérêt différent des autres. Il en résulte que, les opinions données par les villes consultées étant sans liaison, l'administration de l'octroi, en adoptant *le taux moyen* des propositions faites, est loin de trouver *le prix convenable* pour toutes les directions. Il est cependant évident, que cette administration n'a aucun motif de favoriser une ville aux dépens de l'autre; mais il n'est pas moins vrai, qu'elle s'est trouvée exposée à l'animadversion des places de commerce qui voyant leurs vues contrariées et leur intérêt privé lésé, ne cessaient de réclamer contre leurs propres erreurs. L'autorité supérieure, fatiguée de ces récriminations, avait cherché un remède à cet inconvénient, et elle a pensé qu'il fallait d'abord entendre les plus intéressés. Elle a donc demandé aux chambres de commerce leur avis sur la question suivante:

„S'il ne serait pas plus convenable et plus juste, que le prix du frêt pour toutes les directions se réglât de *gré à gré* entre le batelier et l'expéditionnaire; en laissant à ce dernier (le choix de celui) qui lui ferait les conditions les plus favorables, sans l'astreindre à aucun tour de rôle?“

Les avis du commerce ont été:
„que l'intérêt bien entendu du commerce exigeait,
„que le prix du frêt continuât d'être soumis à une
„*taxation officielle*; et de même que le transport
„des marchandises se fît a *tour de rôle*". En voici
la raison. „Affranchi de toute disposition réglémentaire, le batelier, pour s'assurer la préférence sur ses concurrens exploitant la navigation du Rhin, serait forcé d'accepter les propositions des commissionnaires; que la cupidité ne tarderait pas à profiter de cette circonstance, pour rabaisser le prix du frêt au-dessous du taux nécessaire pour l'existence du batelier, l'entretien des bateaux et des agrès, et il en résulterait toutes sortes de risques et de pertes pour les négocians étrangers, obligés de confier leurs expéditions à des commissionnaires."

„Les négocians eux-mêmes se dégoûteraient bientôt de cette liberté, en ce qu'à défaut d'une *taxation générale du prix du frêt, pour tous les objets et, pour toutes les directions*, ils seraient obligés de stipuler séparément pour chaque espèce de marchandises qu'ils auraient à expédier, et perdraient beaucoup de temps à faire leurs marchés. Ils se verroient encore exposés aux reproches de leurs correspondans, qu'un expéditeur, jaloux de s'emparer des chargemens de la place, servirait à meilleur compte."

„Le résultat serait d'introduire un monopole que l'on veut éviter, et qui entraînerait, outre beaucoup de contestations, la ruine d'un grand nombre de maisons moins riches, sans avantage pour le commerce en général. Le gros négociant lui-même s'il ne peut composer une *cargaison entière*, sera à

la merci du batelier qui, pour regagner sur le chargement ce qu'il a perdu sur le frêt, retarderait indéfinitivement son départ, sans pouvoir être forcé. Car les voies judiciaires sont trop lentes pour servir en pareil cas."

D'après ces observations, il est évident que les chambres de commerce regardent comme un présent funeste la liberté de laisser régler le prix du frêt de gré à gré entre le batelier et l'expéditeur, en supprimant le tour de rôle. Une ville (Cologne), il est vrai, en admettant la nécessité d'une fixation officielle du frêt, a demandé, qu'elle fût faite par chaque autorité locale, remède pire que le mal même.

Que deviendroit en effet *l'intérêt commun*, si chaque ville ne prenait pour base de sa conduite que l'intérêt de sa banlieue? Les contestations seraient interminables et impossibles à jouger. Cologne pourrait-elle intervenir pour Dusseldorf, Wesel etc., ou Mayence pour Mannheim, Schröck et autres? car il faudra une autorité supérieure municipale, si l'on décline celle de l'administration générale. Celle-ci, qui est étrangère à tous les intérêts locaux, et qui ne peut vouloir que *l'intérêt commun*, nous paraît être l'autorité la plus naturelle à invoquer pour la régularisation du frêt dans toutes les directions du Rhin.

Cependant, l'art. 5 du traité de Paris appelant tous les états à participer aux avantages de la navigation du Rhin, et le bien commun exigeant d'être d'accord avec la Hollande, il seroit juste d'arrêter qu'avant de fixer le prix du frêt d'une foire de Francfort à l'autre, l'administration de l'octroi

ait à prendre, outre l'avis des chambres et magistrats indiqués à l'art. 13 de la convention, celui de Coblence, située au confluant de la Moselle, celui de Wésel à l'égard de la Lippe et de la Roehr; et de se concerter avec Amsterdam, Rotterdam, Dortrecht et Utrecht pour les embranchemens du Rhin en Hollande, à partir de Cologne. Dans le cas où les avis ne seraient pas uniformes, l'administration devrait être autorisée à prendre *le prix moyen* que son expérience et l'équité lui feraient juger le plus convenable.

3°. Des sociétés de bateliers.

Les art. 14, 15, 16 et 17 concernant les associations de bateliers dans les villes de station, prescrivent les formes à suivre pour leur organisation.

Ces espèces de sociétés sur les grands fleuves remontent à des époques très-anciennes, et les Hollandais, que l'on peut citer comme modèles, lorsqu'il s'agit de police de navigation intérieure, en ont établi de tems immémorial dans toutes les grandes villes commerçantes qui se trouvent à l'embouchure ou aux confluens des fleuves et rivières.

C'est à l'aide de ces établissemens que le commerce trouve dans cette navigation intérieure trois choses essentielles: *régularité*, *célérité* et *sûreté* pour l'expédition des marchandises.

Malgré ces avantages incontestables, des individus froissés dans leurs intérêts privés, ont voulu attaquer les associations de bateliers, en révoquant en doute leur utilité. Ils ont eu recours au grand principe de la *liberté du commerce*, et ont dit: pourquoi le négociant serait-il forcé de confier ses mar-

chandises au batelier désigné dans les villes de station par tour de rôle, homme qui lui est inconnu et n'a pas sa confiance?

On observe qu'aucun batelier ne peut être admis dans ces compagnies et prendre son tour de rôle, sans qu'il ait été constaté: 1°. qu'il sait lire et écrire; 2°. qu'il est propriétaire d'un bâteau et d'agrès en bon état, et propre à la partie de navigation à laquelle il est destiné; 3°. qu'il a navigué en personne et pendant un certain temps, en qualité de pilote, et qu'il a la capacité dont il a besoin pour la navigation qui lui est confiée; 4°. qu'il a prouvé sa probité et sa bonne conduite par des certificats délivrés par le commerce. On demande, si un batelier, ayant toutes ces qualites, peut manquer d'inspirer de la confiance? En outre, le contrôleur de station est là pour reconnaître les marchandises à embarquer, et les faire charger de suite dans l'ordre qui leur appartient. Il a un régistre affecté à cette destination, et sur lequel il inscrit les marchandises déclarées par l'expéditeur. Au moyen de ces mesures, les intérêts du négociant sont surveillés plus sûrement par l'administration que s'il était libre au commissionnaire de traiter avec les bateliers. Cette liberté a existé avant l'établissement de l'octroi; mais il ne paraît pas que le commerce se soit montré jaloux de la conserver. Je dis le *commerce*; car on ne saurait assez répéter que son intérêt diffère souvent de celui des commissionnaires.

En 1812, à l'occasion de quelques discussions qui s'étaient élevées entre l'administration de l'octroi et les villes de station, relativement à l'admission des bateliers dans l'association, l'autorité supérieure

fit requérir les chambres et villes de commerce le long du Rhin d'émettre par écrit leur opinion sur cette question: „Les associations n'ont-elles rien de contraire à la liberté du commerce, et atteignent-elles le but de leur institution“?

Voici la substance de leur réponce:

„Nous croyons que le système des associations de bateliers est indispensable pour le bon ordre de la navigation, et qu'il est de l'intérêt du commerce de sacrifier, sur ce point, les avantages de la libre concurrence qui serait trop chèrement achetée, ou plutôt serait *illusoire*.“

„L'association fait le bien-être du batelier et le grand moyen de régularité de son service, qui est le premier besoin du commerce. Et si, d'un côté, il est impossible d'empêcher que le système d'une *concurrence indéfinie*, n'aboutisse à ruiner le grand nombre d'individus qui se livrent à ses chances; de l'autre, il est facile de prévenir, par une bonne surveillance, les inconvéniens du monopole et ceux d'une réduction trop grande dans le nombre des bateliers qui exercent la navigation. Il est certain, d'ailleurs, que les règlemens prescriraient en vain un entretien soigné dans les équipages et les agrès des bateliers, si leur exécution n'était assurée par une surveillance rigoureuse, de la part de ceux-là mêmes qui sont intéressés à ce que le commerce trouve toutes ses sûretés dans cet arrangement.“

Après un concours d'opinion si unanime *des plus intéressés*, en faveur des associations, il est facile d'apprécier ce qui a été dit contre leur conservation.

Mais les règlemens qui les régissent ont besoin d'être revus. L'expérience de neuf années y a fait remarquer des imperfections et des vices qu'il est nécessaire de faire disparaître. Un travail se prépare pour être soumis à la Commission chargée de régler les détails de cette branche intéressante.

4. Classification entre la grande et la petite navigation. Nous passons aux art. 19, 20 et 21 qui concernent la classification de la grande et petite navigation, et se lient étroitement aux dispositions des articles précédens.

Les stipulations de ces articles ont donné lieu à quelques doutes, et l'on a demandé : si la grande navigation devait se borner aux chargemens qui se feraient directement, par exemple, depuis la Hollande jusqu'à Cologne, de cette ville à Mayence, et de Mayence à Cologne ; ou bien, si les bâtimens qui chargeaient pour ces trois points, pouvaient en *même tems* charger pour les points intermédiaires ? On a demandé en outre, si, dans le cas où la grande navigation serait retranchée aux expéditions faites par les deux villes de station et Strasbourg, la petite navigation pouvait être chargée des transports du commerce pour les points intermédiaires entre ces trois villes ? Et, sans attendre la décision de la question, la petite navigation s'est emparée de ces expéditions qu'elle a exploitées au détriment de la grande.

Il ne semblera pas difficile, si l'on examine de près ces deux genres de navigation, de résoudre la question. L'intérêt de quelques commissionnaires seul a pu l'élever, et on en trouve la solution dans les termes mêmes de la convention.

Car, si l'on ne considérait comme grande navigation que celle, qui se fait directement d'un port de station à l'autre, ou bien des ports de station respectifs d'un côté jusqu'à Strasbourg, et de l'autre jusqu'en Hollande, on donnerait à la petite navigation une extension tellement prodigieuse, qu'elle serait comme de 3 à 1, à l'égard de la grande, et finirait par la ruiner tout-à-fait.

L'intention manifestée de la convention a été de procurer aux expéditions du grand commerce, *régularité* et *sûreté*; et pour arriver à ce but, on a créé une compagnie d'hommes expérimentés et offrant toutes les qualités qu'il est raisonnable d'exiger. Mais comment atteindrait-on la fin principale, si l'on interdisait à ces mêmes hommes qu'on a assujétis à une responsabilité sévère, de se charger des marchandises à la destination des points intermediaires entre les ports de station de Strasbourg et de la Hollande, en les abandonnant à la petite navigation qui ne présente aucune garantie pour le transport des marchandises?

Si l'autorité a été un moment indécise sur le parti à prendre, il faut en accuser les manoeuvres des gens qui préférèrent leur intérêt privé à celui du commerce en général.

La commission, éclairée sur le véritable état des choses, et convaincue que tout le succès de la navigation du Rhin dépend de la confiance qu'inspire aux négocians étrangers une bonne police dans les chargemens et la sûreté des transports, ne manquera pas de remédier au mal, en fixant dans la nouvelle convention les limites qui doivent exister entre la grande et la petite navigation, ou le cabo-

tage; et soumettant l'une et l'autre à une police adaptée aux lieux et à la nature des transports.

Le principe de distinction, entre les transports du grand commerce et ceux qui ont uniquement pour objet l'entretien des relations mutuelles entre les petites places, une fois adopté, il s'agira d'établir un ordre de navigation qui, selon le voeu du commerce, puisse assurer *aux expéditions de tout genre dans toutes les directions du fleuve* les points essentiels: célérité dans les transports, régularité dans les chargemens, modicité dans le prix du frêt et sûreté pour toutes les expéditions.

Pour obtenir ces avantages, nous pensons qu'il faudra fixer d'une manière précise le sens des art. 19, 20 et 21 de la convention, et arrêter pour base invariable les points suivans:

1°. Que sous la grande navigation on entend, soit en remontant, soit en descendant, celle qui est chargée des expéditions *du grand commerce*, soit que ces expéditions aient lieu entre les ports de station mêmes, Strasbourg et la Hollande, ou entre les ports de station et les ports intermédiaires considérés comme ports de commerce.

2°. Que la grande navigation *directe*, à partir d'un port de station à un autre, ou du port de station de Mayence pour Strasbourg, et de Cologne pour la Hollande, et *vice versa*, sera exclusivement exploitée, ainsi que la navigation intermédiaire des lieux ci-dessus dénommés, vers un port de station par les membres des compagnies de bateliers, de manière que les embarcations chargées dans un port de station pour un autre port de station, ou pour Strasbourg, ou la Hollande, ne pourront décharger,

ou prendre charge *pendant le cours de leur voyage.* Mais un nombre de bâtimens, proportionné aux besoins du commerce, sera attaché à chacun des rayons, pour faire la navigation des points intermédiaires.

3°. Que le droit de faire la navigation directe et intermédiaire dans le sens énoncé, ne s'acquiert que par l'admission dans une de ces compagnies; et que l'une et l'autre espèce de navigation ne se fera, à partir des ports de Strasbourg, Mayence, Cologne et de la Hollande, qu'à tour de rôle, et dans les lieux intermédiaires, d'après un ordre de police qui sera concerté et réglé entre l'administration de l'octroi, les autorités locales et les bateliers membres des associations qui auront *déclaré librement* vouloir exploiter la navigation intermédiaire. Le réglement à établir à cet égard, doit avoir pour base, 1°. la fixation invariable de destination; 2°. celle d'un prix de frêt modéré, mais équitable, à l'égard des bateliers; 3°. un terme de rigueur pour les chargemens et le départ, avec l'obligation d'arriver à *jour fixe* au lieu de destination.

4°. Enfin, que la petite navigation ou le cabotage, ayant uniquement pour objet le transport d'un lieu à l'autre des productions du pays, se réduit à ce qui est défini à l'art. 19 de la convention. On pourrait y comprendre les transports qui se feront des endroits voisins des villes de station, pour ne prendre que de petits retours destinés aux mêmes lieux.

Ces stipulations, et l'adoption des modifications qui en sont une suite nécessaire dans les règlemens des compagnies de bateliers, sont indispensables;

la navigation du Rhin y est essentiellement intéressée, et on la ruinerait sans cela.

Il résulterait d'ailleurs de l'adoption de ces dispositions, outre l'avantage d'assurer les retours, un effet très-utile, celui de faire *acquiter en une seule fois* la totalité des droits d'octroi au moment du départ, et sans avoir besoin de s'arrêter aux autres lieux de visite, puisque le batelier n'aurait plus à charger ni à décharger en route."

5°. Principe pour la perception des droits; fixation des tarifs etc.

L'art. 93 de la convention établit en principe, que le droit d'octroi sera perçu d'avance et à raison de la distance à parcourir, de manière que, lorsqu'un bâtiment passe devant un bureau, il paie pour la distance qui est entre ce bureau et le bureau voisin, sans qu'il puisse être rien exigé pour le chargement qu'il aurait pris entre le précédent bureau et celui où il acquitte les droits. Et il n'est fait aucune diminution sur le droit dans le cas où le bateau devrait être déchargé entre le bureau où le droit est acquitté et le bureau suivant.

Le but de cette stipulation a été, sans doute, d'éviter des contestations entre les bateliers et les préposés, relativement au lieu de chargement. Mais il a fallu y faire des exceptions à l'instant de la mise à exécution, et, à mesure que l'on a mieux connu lee localités, il aurait fallu en faire davantage, ou changer le principe. Pour prouver cette assertion, il faut citer les lieux où l'art. 46 de la convention a fixé les bureaux de perception. Il y en avait douze; six sur la rive droite, et six sur la rive gauche. Les premiers ont été d'abord fixés à Mannheim, Wellmich, Thal, Linz, Dusseldorf

et Wésel; et les autres à Neubourg, Mayence, Andernach, Cologne, Homberg et Griethausen. Mais, par une convention supplémentaire et des motifs de convenance, le bureau de Griethausen a été placé à Lobitz, celui de Thal à Coblenz, et celui de Wellmich à Caub. Ce nouvel arrangement n'a rien changé au principe, qui a voulu que six de ces bureaux fussent sur la droite et six sur la gauche du fleuve. Par d'autres motifs de convenance, le bureau de Lobitz a été transféré plus tard à Emmerich.

L'expérience de 9 années d'exercice conseille d'apporter d'autres modifications dans le placement de plusiers bureaux. Il serait possible d'en réduire le nombre, dans le cas où la Commission adopterait pour principe du partage des produits des droits entre les souverains riverains, non le *nombre* des bureaux, mais *l'étendue proportionnelle* de la rive qui reste à chacun d'eux, et qu'elle arrêtât qu'à l'avenir, les droits d'octroi seraient perçus tant pour la distance *parcourue* qu'à *parcourir*.

A l'égard de la fixation des lieux de perception, on a à considérer, 1°. la navigation directe entre les ports de la Hollande et le Haut-Rhin, ainsi que celle entre la Hollande, la Moselle, le Mein et le Neckar, *et vice versa*; 2°. la navigation intermédiaire entre le Rhin, le Mein et le Neckar, et le Rhin et la Moselle, *et vice versa*; 3°. la navigation entre les lieux intermédiaires mêmes; 4°. la juste proportion à trouver pour la perception de la navigation directe et intermédiaire d'un lieu à l'autre en particulier.

Lorsqu'on envisage sous ces différens points de vue les bureaux établis sur chaque rive jusqu'aux

limites de la Hollande, on trouvera que leur placement sur la partie basse du Rhin serait assez satisfesant, si afin d'atteindre les marchandises qui s'embarquent dans les lieux intermédiaires on adoptait le principe proposé de faire payer les droits pour la distance tant *parcourue* qu'à *parcourir*.

Sur la partie moyenne du Rhin, le nombre des bureaux est plus proportionné pour la navigation directe qu'il ne l'est pour la navigation intermédiaire. Mais le placement est vicieux en ce que les produits de toutes les contrées de l'Ahr étant embarquées au-dessous de Linz, passent sans payer de droits jusqu'à Cologne. Cette perte est très-considérable. Le même inconvénient existe pour les marchandises que l'on embarque à Rundorff et à Bingen, et dont la quantité est en certaines années supérieure à ce qui sort de Mayence. Ces pertes peuvent être prévenues par un meilleur placement des bureaux, et l'adoption du principe sus-mentionné. Quant à la partie supérieure du Rhin, les inconvéniens résultant du principe de ne percevoir que pour la distance à *parcourir*, y sont encore plus sensibles. Toutes les denrées et marchandises que l'on embarque au-dessous de Mannheim, et notamment à Worms, Rhein-Türkheim, Gernsheim, Oppenheim, en se dirigeant sur Francfort et Mayence, passent sans payer de droits. La même chose a lieu pour le midi de l'Allemagne; les marchandises qui remontent le Rhin et se déchargent à Schröck, ainsi que les trains de bois qui entrent dans le Rhin au-dessous de Neubourg, et vont jusqu'à Mannheim, ne payent pas de droits. On préviendrait ces inconvéniens, en plaçant le bureau de Neubourg plus bas, et la France ne s'opposerait

valeur ne permettait pas d'imposer à la totalité des droits.

Une exemtion totale du droit, en faveur de quelques objets, aurait fourni un prétexte à la fraude, parcequ'il aurait été facile de se dérober à la visite des employés, en déclarant n'avoir en chargement que des objets exemts de droit. Il fallait donc prévenir cet abus, par une imposition générale, mais telle que pour les objets de peu de valeur, la taxe n'en gênât en rien la circulation.

8°. Classification des marchandises.

Nous arrivons aux art. 103, 104 et 105 qui déterminent la classification des marchandises, ainsi que la quotité du droit relatif qu'ont à payer celles que les hautes parties contractantes ont voulu favoriser.

L'opinion des personnes, qui ont traité cette matière à différentes époques, a grandement différé sur le mode de percevoir la taxe, et sur la classification des marchandises à imposer.

Les uns ont voulu, que la taxe se perçût en raison de l'espèce des bateaux; les autres, que l'on classât les rivières en trois parties, en établissant un *maximum*, un *medium* et un *minimum*; et d'autres encore que l'on évaluât le droit des marchandises sans distinction de *valeur ou de volume*, et d'asseoir la tave en conséquence.

Quant aux deux premiers de ces modes, les inconvéniens qu'ils présentent, paraitront à tous ceux, qui ont médité cette matière, tellement evidens qu'il serait inutile de les combattre. Mais le 3e., qui au premier abord paraît un moyen ingénieux, mé-

rite quelque développement pour démontrer que son admission serait également vicieuse.

Il est vrai que, si l'on assujétissait les marchandises et denrées de toute nature *au même droit*, tout moyen de fraude deviendrait impossible, puisque dans ce cas la seule jauge des bateaux dont on se sert sur le Rhin, suffirait pour faire la vérification des chargemens. Mais comme il y a une grande diversité dans les objets transportés sur le Rhin, tant à l'égard de leur poids et volume que de leur valeur, il a bien fallu renoncer à ce système d'imposition. Le poids et la distance doivent être en effet la base des droits à lever; mais un tarif *uniquement basé sur le poids et la distance*, serait encore vicieux en ce qu'il serait toujours inégal. Trop élevé pour des matières de peu de valeur, qui seraient parlà exclues du commerce, et trop bas pour des matières précieuses et les objets de luxe, qui peuvent sans inconvénient payer un droit plus fort que les marchandises de première nécessité. En effet, en admettant le mode dont il vient d'être parlé, il en résulterait, qu'un égal volume de coton et de plomb, occupant un même espace, payeraient quoique de poids très-inégaux, les mêmes droits; et qu'un bâtiment chargé de mille quintaux de café ou d'indigo, ne serait pas plus imposé qu'un pareil chargement de pommes de terre ou de houille; les conséquences sont sensibles dans l'un et l'autre cas. C'est donc d'abord le poids et la distance, puis une *juste classification* des marchandises, qui doivent servir de bases aux tarifs.

La convention de 1804 a établi trois classes de marchandises payant des droits différens. Cette clas-

sification laisse beaucoup à désirer; et il nous paraît indispensable de la rectifier. Plusieurs articles y sont rangés dans la 1ère ou 2de classe, quand ils devraient faire partie de la 3e, ou être soumis au payement de la totalité du droit. Il y en a d'autres passibles du droit entier qui, en raison de leur utilité, pourraient passer dans des classes inférieures.

Par exemple, on doit s'étonner de voir soumis au même droit, dans la 2de classe, la houille et les charbons de bois; les briques et la poterie; les fagots et le minéral métallique etc.; et dans la 3e, de voir ensemble les écorces pour le tan et les gruaux, le fer en gueuse et les pois et féves, les cendres non-lessivées et les farines de toute espèce etc.

On n'est pas moins étonné de voir passer sans gradation du 20e au quart du droit; et on s'est aperçu, qu'il y a quantité d'articles qui pourraient payer le 10e au lieu du 20e, tandis qu'en les assujétissant au quart, ils seraient surchargés, et que le 20e est disproportionné à leur valeur.

Pour faciliter l'examen de ces observations, on a formé un tableau général, où sont classés les objets qui mériteraient plus ou moins d'être dégrévés, afin de faciliter par là l'industrie agricole des pays riverains. On soumettra ce travail à la Commission, lorsqu'elle s'occupera de cet objet important.

Signé: *Eichhoff.*

No. 16.

Rapport

de M. le directeur général Eichhoff.

Seconde Partie.

Mode de juger les affaires contentieuses.

Les articles 122 à 127 de la convention stipulent le mode d'instruire et de juger les contraventions en matière de perception.

Le but, vers lequel tendent visiblement toutes les dispositions de la convention, est de dégager, par tous les moyens possibles, la marche des transports de toute espèce de stagnation ou de retard, même momentanés.

Par ces motifs, et pour éviter aux navigations des deux rives les lenteurs, les détours et les frais de poursuite qu'entraîne la marche ordinaire des tribunaux, la convention a investi, par l'art. 122, les agens de l'administration qui les premiers se sont saisis des objets de contravention, du pouvoir de donner un prononcé provisoire au moment même où le conducteur d'une embarcation serait trouvé avoir agi contre la loi, en lui laissant toutefois la faculté de continuer sa route, après avoir fourni caution et déclaré qu'il prendrait son recours contre la décision du receveur par devers le conseil, composé du directeur et des deux inspecteurs de l'octroi, un de chaque rive, lequel prononçait en seconde instance, aux termes du même article et à la pluralité des voix.

Les décisione en seconde instance, portées par le conseil dont il vient d'être parlé, étaient exécu-

tées par provision, mais sans préjudice du recours devant la Commission d'appel, établie par l'art. 123.

Cette Commission, qui jugeait en dernière instance, était composée du préfet du département du Mont-Tonnère, d'un commissaire du Prince Primat, et d'un jurisconsulte.

La composition de ce tribunal était fondée sur l'administration mi-partie et la participation directe qui, d'après le §. 39 du recès de l'Empire germanique de 1803, appartenait au Prince Primat, en sa qualité de mandataire des princes souverains de la rive droite.

Des personnes, d'ailleurs respectables et instruites, mais qui ne paraissent pas avoir connu tous les détails de la marche suivie pour juger les contraventions en matière de perception, ont opiné qu'il était inconvenant que le receveur d'un bureau prononçât sur des objets contentieux, parce qu'étant considéré comme partie, il ne devait pas être juge; et qu'il fallait, pour donner une garantie plus réelle aux réclamans contre les jugemens des agens du fisc, établir des bureaux particuliers, composés de juges étrangers à la partie de l'octroi, et créer ensuite une commission pour décider en dernière instance.

On observe, quant au 1er point, que ces tribunaux, sans en porter précisément le nom, *existent déjà.* Et pour prouver cette assertion, nous allons donner un précis exact des fonctions des employés respectifs de chaque bureau de recette. Il en résultera la conviction que le receveur, qui porte improprement ce nom, est un véritable juge qui suit régulièrement dans la marche les formes de

droit; que le contrôleur, établi près de lui, remplit le ministère du procureur public, et qu'enfin les visiteurs seuls sont, dans le sens véritable, les agens du fisc qui poursuivent ou accusent le batelier trouvé en contravention.

On décrira d'abord les fonctions de ces derniers, parce que c'est par eux que commencent les opérations qui précèdent le payement des droits.

Le batelier en arrivant devant un bureau d'octroi, présente sa déclaration, prescrite par l'art. 92 de la convention, à l'un des visiteurs qui est obligé de se rendre sur-le-champ à bord de l'embarcation, pour s'assurer si le chargement est conforme à la déclaration du batelier. A cet effet et pour reconnaître la qualité du droit de vérification, fixé par l'art. 94 de la convention; il examine le contenu du bateau d'après l'échelle de la jauge indiquée à l'art. 90.

Il cherche ensuite à connaître la *quantité* de quintaux qui compose le chargement; ce calcul se fait d'après le tirant-d'eau et par l'habitude que donne l'expérience.

Ces vérifications faites, le visiteur fait son rapport, où il conclut à la perception du simple droit, stipulé par le tarif, s'il n'y a aucun cas de contravention prévu par l'art. 117, ou à l'amende du double des droits sur la totalité, ou sur une partie déterminée du chargement, selon la nature de la contravention, ou enfin aux frais de p o/o conformément à l'art. 114.

Avant de remettre ce rapport au receveur, il le communique signé au contrôleur, lequel vérifie, la déclaration à la main, les articles qui y sont énon-

cés, et s'assure que la classification des objets, d'après les droits à payer et leur poids, est exacte. Le contrôleur signe le rapport avec ces mots: *vu et approuvé pour être exécuté suivant sa forme et teneur*; ou bien il refuse son approbation en ces termes: *vu et refusé d'approuver*, par telle et telle raison.

Quand l'avis du visiteur et celui du contrôleur sont conformes, le receveur peut adopter leurs conclusions, sans informations ultérieures. Mais il peut, s'il le juge à propos, faire vérifier par l'autre visiteur du bureau.

Quand les avis sont différens, le receveur entend contradictoirement ces deux employés, et s'il n'obtient pas un amendement de l'un ou de l'autre, il ordonne une nouvelle vérification par l'autre visiteur qui se rend sur le bateau. Le résultat de son opération est inscrit à la suite du premier rapport.

Si elle ne donne pas lieu à un prononcé d'amendes, le receveur perçoit les droits d'après le tarif, et les fait mettre sur un régistre à part. Le contrôleur en fait autant, et le greffier, après avoir pris note des droits perçus, remet au batelier une quittance signée par le receveur et le contrôleur.

Dans le cas où le receveur croit devoir prononcer une amende, il entend le conducteur dans sa défense et reçoit les mémoires qu'il lui présente. Il peut aussi appeler les mariniers subalternes, et recevoir leurs dépositions sous serment.

D'après l'examen de toutes ces pièces, le receveur prend une décision précédée d'un considérant qui la motive, et il la fait inscrire à la suite des rapports des visiteurs et la signe.

Les décisions des receveurs portant une peine pécuniaire quelconque, sont transcrites sur un régistre particulier, et exécutées par provision.

Le receveur, après les vérifications faites et les dépositions reçues, ne peut pas se refuser à ce que le bâtiment continue sa route, moyennant caution du conducteur pour l'acquittement du surplus des droits, dans le cas où la décision du receveur serait confirmée par le tribunal supérieur.

Il résulte de cette manière de procéder, que le visiteur seul est partie adverse du réclamant, et qu'il agisse au nom du fisc. Le receveur et le contrôleur forment un véritable tribunal, qui a cela de préférable à tout autre, *que les juges sont toujours présens et que la procédure ne constitue les parties en aucuns frais ni déplacement.*

D'aprés ces considérations, et attendu que l'expérience a prouvé l'utilité de cette marche, contre laquelle les intéressés ne se sont jamais élevés, on vote pour sa conservation. Mais on croit qu'il conviendrait, afin de ne pas confondre les fonctions par une fausse définition du nom, de changer celui de receveur en celui d'*administrateur de l'octroi* (Verwalter des Erhebungsamtes).

Seconde Instance.

Le recours des réclamans contre les décisions provisoires des receveurs, nous paraît devoir être porté devant l'*administration centrale de l'octroi*. L'idée d'un *système uniforme de police*, qui serait *maintenu* sans avoir égard au *point central de l'action*, nous paraît inadmissible. Si jamais elle pouvait prévaloir, on verrait renaître cette foule d'abus qu'on a eu tant de peine à extirper, et un contrôle géné-

ral devenant impossible, on porterait un coup fatal aux produits qui ne seraient plus dirigés ni surveillés comme ils le sont et comme ils doivent l'être. Détruire un pareil établissement, pour en diviser la direction entre plusieurs autorités, serait vouloir détruirecle centre de l'unité qui lie entre elles toutes les parties; ce serait, en un mot, briser la clef de la voûte.

Nous nous permettrons d'émettre, dans le paragraphe suivant, notre opinion sur la future composition de cette autorité; mais nous la supposons ici comme existante, et comme devant avoir dans ses attributions les décisions en seconde instance pour toutes les affaires contentieuses en matière de perception. Nous parlerons, dans ce même paragraphe, de la Commission de révision que nous regardons comme nécessaire pour completter l'établissement de l'octroi.

Pouvoir attribué au Directeur-général.

J'arrive au dernier point, sur lequel la Commission a demandé des éclaircissemens. C'est l'art. 130 de la convention qui donne pouvoir au Directeur-général de faire, assisté de deux inspecteurs, un pour chaque rive, les règlemens de détail supplémentaires etc.

Quelques personnes ont blâmé la grande étendue de pouvoir qu'accorde cet article au chef de l'administration. Elles ont dit, que ce pouvoir était monstreux, en ce qu'il réunissait dans les mains d'une même autorité le pouvoir législatif et exécutif. Cette objection présente, au premier abord, quelque apparence de vérité, mais, lorsqu'on l'examine de plus prés et dans son véritable jour, on

aperçoit, quand on se reporte à l'époque où ce pouvoir fut donné, qu'il était nécessaire et indispensable même.

Il s'agissait du passage d'un régime vicieux et suranné à une administration nouvelle qui, par sa *nature mixte*, exigeait plus que toute autre des mesures vigoureuses. C'est sous ce point de vue qu'il faut considérer la chose, si l'on veut porter un jugement équitable.

D'ailleurs la convention de 1804 ne pouvait, par son essence, former que le code de la nouvelle législation du Rhin, en établissant les principes et posant les points fondamentaux, d'après lesquels la navigation de ce fleuve devait être régie. Les connaissances et la prévoyance des rédacteurs du traité, n'ont pu prévenir d'avance tous les cas particuliers qui demandent des règlemens de détail, ni faire prescrire des *dispositions avant de connaître les besoins*.

Cette tâche a dû être réservée à l'autorité qui, se trouvant sur les lieux et jugeant par les relations journalières de tous les besoins du moment, pouvait y satisfaire à l'instant même. A quoi il faut ajouter, qu'à la même époque, les anciens réglémens en usage sur le Rhin ayant cessé d'être exécutoires, il fallait, pour éviter toute espèce de stagnation ou de retard, les remplacer par d'autres, combinés de manière à assurrer la rentrée exacte des droits et répondre à l'attante du commerce, sans léser les droits des propriétaires riverains. Il est vrai que cette autorité, munie d'un pouvoir aussi étendu, aurait pu se livrer à l'arbitraire, ou ordonner des mesures incohérentes. Mais ce danger était tempéré par plusieurs causes; d'abord, parce que

les règlemens de la direction générale, quoique exécutoires *par provision*, devaient être revêtus de la sanction des deux gouvernemens contractans, avant de devenir loi, et qu'elle avait un puissant motif de consulter la justice, attendu qu'elle restait, en dernière analyse, responsable envers l'autorité suprême.

On sait, au reste, que jusqu'à l'établissement de la convention de 1804, le Rhin était en proie au désordre et à la confusion, que chaque ville municipale fesait des règlemens de police d'aprés ses intérêts particuliers *); enfin que ce qu'on appelait administration n'était qu'un chaos monstreux. Pour faire disparoître cet état de choses déplorable, il fallait, après avoir créé une nouvelle institution, créér aussi une autorité centrale, et donner aux ressorts de ce nouvel établissement toute la vigueur nécessaire, ou renoncer aux effets salutaires que l'on s'en était proposés.

C'est d'ailleurs un principe reconnu que, dans une administration de la nature de celle-ci, il y a moins d'inconvénient à porter qu'à retarder les décisions, et de laisser perdre les choses dans les détails et l'incertitude. Ces deux méthodes ont assurément chacune leur danger, mais on peut remedier à l'un et jamais à l'autre.

Ce pouvoir si étendu, censé nécessaire dans les premiers momens de l'établissement de l'octroi, pour donner une marche rapide à la nouvelle administration, ne l'est plus au même degré aujourd'hui que

*) A peine peut-on s'empêcher de se rappeler, à ces mots-là, l'état des postes en Allemagne. R. de l'E.

toutes les branches de cette administration se trouvent organisées. L'autorité suprême pourrait le retirer à soi; mais il y aura encore des règlemens de détail à faire par la suite, et à qui accorder le pouvoir de les faire?

Pendant le régime de la convention il n'y avait, *quant à la navigation*, que deux pouvoirs sur le Rhin, et ils étaient, aux termes du traité, délégués à une administration centrale. A l'avenir il y en aura davantage, et chaque prince riverain aura le droit de participer à la confection de règlemens, qui doivent être obligatoires pour tous. Mais comment éviter les conflits qui ne manqueront pas de s'élever entre les divers gouvernemens, si les règlemens de détail doivent être discutés par chacun deux? La difficulté saute aux yeux; et on craint bien que, pour ne pas arrêter la marche des affaires, il faille encore consentir à déléguer ce pouvoir à une autorité quelconque, mais *centrale* et *permanente*, sauf à revêtir ses règlemens et arrêtés de la sanction suprême avant leur mise à exècution.

On dira peut-être que des commissions périodiques peuvent suppléer à cette autorité, en réglant pendant leurs sessions le prix du frêt pour toutes les directions, et prononçant sur toutes les affaires contentieuses; que les associations des bateliers, une fois organisées, peuvent se conduire elles-mêmes, et que les tours de rôle des chargemens pourront être dirigés et surveillés par les autorités locales, etc. Mais on observera qu'alors la justice, qui devrait être rendue au moment même où les parties lésées la réclament, sera suspendue pendant six mois ou plus. Et on demandera, quelle est l'auto-

rité qui décidera *pendant les intervalles* des sessions de la Commission sur les *contestations journalières en fait de police?* Qui recevra, classera, et gardera les actes et documens qui concernent l'administration générale de la navigation du Rhin? Qui surveillera et dirigera d'après ces mêmes principes le service actif, le jaugeage des bateaux et le *cubage normal* des trains de bois de Hollande, objet d'une haute importance pour le commerce et pour le revenu du fisc? qui tiendra en vigueur le contrôle entre les bureaux, et qui réunira et vérifiera toutes les pièces justificatives des recettes et dépenses? qui tiendra et dirigera la correspondance et la comptabilité générale, et présentera à la fin de l'année les états-généraux de situation des produits, pour connaître la quote-part qui doit revenir à chaque gouvernement, en raison de l'étendue de ses rives? Et enfin, qui surveillera l'inspection des chemins de halage et du Thalweg, pour s'assurer qu'ils sont en bon état? Certes, toutes ces fonctions paraîtront à quiconque voudra les examiner avec quelque attention, de nature à ne pas pouvoir être remplies par des commissions périodiques, et encore moins être confiées à des autorités disséminées.

Projet d'organisation.

Pénétré de cette vérité, mais considérant que les changemens politiques et territoriaux survenus depuis 1804, époque de la création de l'administration de l'octroi, exigent des modifications essentielles dans la composition et l'organisation de cette administration, nous nous permettons, de soumettre à la commission de MM. les plénipotentiaires, deux

projets d'organisation que nous croyons conçus dans l'esprit de la chose.

D'après le premier de ces projets, il serait créé un conseil d'administration composé des délégués à nommer et à salarier par chacun des gouvervemens qu'il représente, ou bien il s'agirait de concentrer, pour en simplifier l'action, tous les votes sur trois représentans actifs.

Ce conseil serait chargé de diriger l'établissement de l'octroi de navigation du Rhin, *d'aprés les stipulations de la nouvelle convention.* Il surveillerait la régularité dans la perception des droits, maintiendrait l'uniformité dans la police, et administrerait, au nom et sous l'autorité des gouvernemens respectifs, tout ce qui appartient à l'octroi.

Les délégués choisiraient entre eux leur président. Ce magistrat présiderait les sessions du conseil, ouvrirait les dépêches, préparerait les travaux des délibérations, tiendrait la correspondance générale avec les bureaux, les autorités locales, et les supérieures, et signerait toutes les expéditions.

Le conseil général d'administration aurait son siège à ...... Le président y résiderait constamment ; et les délégués, lorsqu'il ne seraient pas en mission extraordinaires.

En cas d'absence ou d'empêchement de la part du président, le plus âgé des délégués aurait la présidence, l'ouverture des dépêches et la signature des expéditions.

Il y aurait aussi un secrétaire archiviste, au choix du conseil, et salarié de la masse des produits de l'octroi. Cet employé distribuerait le tra-

vail entre les commmis du conseil, réviserait leurs expéditions, et garderait les archives.

Il serait nommé quatre contrôleurs-vérificateurs ambulans (à choisir par le conseil parmi les employés les plus expérimintes); leurs fonctions seront:

1°. de reconnaître l'état du lit du fleuve, et les obstacles que la navigation recontre;

2°. de visiter les chemins de halage, pour s'assurer de leur situation et des réparations qu'ils peuvent exiger;

3°. de contrôler et vérifier les registres et caisses des bureaux et toutes leurs opérations;

4°. de verbaliser sur toutes les contraventions relatives à la police et à l'acquittement des droits;

5°. de faire sur tous ces objets des rapports exacts et détaillés, pour être envoyés, avec leurs observations, au conseil général d'administration.

Le conseil prononcerait aussi, en seconde instance, sur les mesures prises par les receveurs pour, aux termes de lart. 117. de la convention, réprimander ou punir ceux qui contreviendraient aux dispositions du traité, relativement à la perception des droits.

Les décisions du conseil seraient exécutées par provision; mais, pour laisser un recours aux réclamans, il serait établi une *commission de révision*, composée des commissaires de tous les gouvernemens riverains, et qui s'assemblerait, à la fin de chaque année, pour statuer définitivement sur toutes les affaires contentieuses, pour lesquelles les parties condamnées en 1ère et 2de instance, se seraient

pourvues en appel. Cette commission pourrait aussi réviser les opérations du conseil d'administration et réformer ou modifier celles qui paroîtraient contraires aux dispositions fondamentales du traité.

Second Projet d'organisation.

D'après le second projet, et partant toujours du principe, qu'une surveillance *permanente* et un *point de réunion* pour toutes les opérations est indispensable, on propose, comme moyen terme, et pour le cas où la commission de MM. les Plénipotentiaires déclinerait le conseil dont il vient d'être parlé, l'institution d'un *agent supérieur*, sous le nom de *conservateur* ou d'Inspecteur-général.

Les fonctions de cet agent seraient, indépendamment de la garde des archives; titres, procès-verbaux de jaugeage et autres documens relatifs à l'administration générale, dont il serait chargé de surveiller toutes les parties du service, de diriger la comptabilité générale, et de présenter à la fin de chaque année, à chacun des états riverains, un tableau complet du produit des droits, dont les comptes des receveurs formeraient les élémens. Il joindrait à ce tableau un rapport raisonné sur la marche du service; en indiquant l'état des recettes et dépenses comparé avec les produits de l'année précédente, et assignant les causes des augmentations ou diminutions.

Le conservateur tiendrait aussi la correspondance avec tous les bureaux, les autorités locales et supérieures. Il recevrait les plaintes des réclamans contre les préposés à la perception, et y ferait droit. Quant aux décisions que les receveurs seraient dans

le cas de prendre contre les bateliers en fraude, le conservateur aurait la faculté de confirmer ou de désapprouver *provisoirement*; sauf le recours devant la commission de révision, composée des commissaires des gouvernemens riverains, et qui s'assemblerait à la fin de l'année, pour juger toutes les affaires contentieuses en dernière instance. Le conservateur aurait, pour guider ses jugemens, un jurisconsulte pour conseil.

Il y aurait, en outre, quatre contrôleurs ambulans, choisis parmi les anciens employés les plus expérimentés. Leurs fonctions seraient de vérifier journellement les opérations des employés, sur tous les points du Rhin où il y a des bureaux de recette ou de contrôle; de constater leur présence par le visa des registres; d'examiner si les enregistremens sont réguliers, en comparant les recettes avec le contrôle, et s'assurant si les déclarations sont retirées exactement des mains des bateliers à la fin de leur course, ou échangées contre des duplicatas, s'ils quittent le fleuve pour entrer dans un de ses confluens. Ils arrêteront, à la fin du mois, le produit de chaque bureau, en établiront la situation, et rendront compte au conservateur des opérations faites pendant le mois révolu.

Les contrôleurs ambulans porteront aussi leur attention sur les chemins de halage, le lit du fleuve, et en général sur tous les points qui pourront intéresser la police.

Ils préciseront les délits et contraventions de toute espèce, et présenteront les moyens d'amélioration qu'ils croiront utiles. Ces observations seront soumisses au conservateur qui en fera usage et les portera à la con-

naissance de la commission de révision dans son rapport annuel.

Le conservateur lui-même ferait *au moins* une tournée générale dans l'année, sur tous les points du Rhin, pour inspecter les vérifications faites par les contrôleurs et vérificateurs ambulans.

Il rendrait compte dans cette tournée, aux gouvernemens respectifs, de l'état des chemins de halage et du lit du fleuve, en indiquant les réparations qui seraient nécessaires.

Tel est l'ensemble des fonctions que doit avoir l'administration de la navigation du Rhin, et que nous croyons devoir être confiées soit à un conseil permanent composé des délégués des gouvernements respectifs, soit à un agent supérieur, qui agirait sous l'autorité d'une commission de révision périodique.

En *résumant*

les observations, faites dans ce rapport, sur les différens points à l'égard desquels la commission a demandé des renseignemens, il résulte que:

„soit qu'on conserve le droit de relâche avec les restrictions convenables, ou qu'on le supprime tout-à-fait, le bien du commerce exige, et ses voeux réclament, qu'il y ait sur le Rhin une *police réglementaire* pour la conduite de la navigation; que le *prix du frêt* soit établi par une fixation officielle, obligatoire pour les deux rives du fleuve; qu'il y ait une *réunion de bateliers* expérimentés pourvus de bateaux et d'agrès en bon état, et jouissant de la confiance du commerce; qu'il y ait dans tous les lieux un peu considérables un *tour de rôle* pour le chargement, et un *terme de départ* et *d'arrivée*; et que surtout le négociant puisse trouver, *dans*

„tous les momens et sans frais ni retard, auprès
„d'une autorité permanente et étrangère aux inté-
„rêts locaux, justice contre les infidélités ou négli-
„gences des bateliers, et ceux-ci protection contre
„les vexations des préposés à la perception et de
„tous autres."

En terminant ce rapport, je crois à propos de déclarer, afin de prévenir toute fausse interprétation: que l'intérêt n'a aucune part dans mes observations; que les opinions énoncées sont l'effet de ma conviction et les résultats de l'expérience; et que, quant à ma personne, je n'ai d'autre grâce à demander que de m'accorder, pour tout prix de mes longs services, une retraite honorable et une pension liquidée dans les principes de justice.

Signé: *Eichhoff*,
ancien Directeur-général de l'octroi de
la navigation du Rhin.

N°. 2.

Procès-verbal

de la conférence tenue pour se concerter préalablement sur les points relatifs à la navigation du Mein. Vienne le 27. février 1815.

En présence

pour la *Bavière*, du feldmaréchal Prince de *Wrède*;

pour *Bade*, du baron de *Berckheim*;

pour *Hesse-Cassel*, du Comte de *Keller*
pour *Hesse-Darmstadt*, du baron de *Türckheim*;
pour *Nassau*, du baron de *Marschall*;
pour la ville de *Francfort*, du Syndic de *Danz*.

La Commission chargée de régler le point de la liberté de la navigation sur les rivières, ayant arrêté dans sa 5me conférence la formation d'une Commission spéciale, pour appliquer les principes établis à l'égard de la navigation du Rhin à celle du *Mein*, et pour convenir préalablement des moyens les plus propres, pour faciliter la navigation et le commerce sur cette rivière, Messieurs les plénipotentiaires des états, qui bordent la rive du Mein, se sont réunis aujourd'hui en l'hôtel du Feldmaréchal Prince de Wréde, et après avoir mis les questions en délibération, sont convenus de ce qui suit.

1°. La navigation sur le Mein sera libre, et ne pourra être interdite à personne, sous réserve cependant des règlemens, concernant les associations des bateliers et autres ordonnances de police dont il sera convenu ultérieurement, à l'instar de ce qui sera adopté sur le Rhin.

2°. Les lieux d'étappe ou de relâche forcée existant sur le Mein*), seront et demeureront abolis, et il sera libre à tout batelier appartenant à une association reconnue et qui pourra se légitimer d'entendre son métier, de naviguer sur la totalité de la rivière.

*) Il n'en existait point jusqu'ici. Remarque de l'Éditeur.

3°. Les pensions et autres charges affectées sur les péages ne permettant point, de leur faire subir un changement, il demeure arrêté que les droits de péages seront perçus d'après le tarif fixé*) en 1802, et qu'ils continueront à l'être sur le même pied, jusqu'à ce qu'il ait été convenu d'un autre tarif entre tous les états riverains. Il est entendu toutefois, qu'aucune augmentation des droits ou des lieux de péage ne pourra avoir lieu.

Messieurs les plénipotentiaires de Würtemberg n'étant point présens à cette séance, il a été arrêté que les plénipotentiaires des états riverains du *Neckar* s'assembleront demain avant l'heure de la conférence générale, pour convenir entre eux de l'application des mêmes principes à la navigation du Neckar.

Sur quoi la séance a été levée.

Le baron de *Berckheim*.
Le baron de *Türckheim*.
Wrède.
Le baron de *Marschall*.

N°. 3.

Nouvelle rédaction d'articles, présentée par M. le baron de Humboldt, plénipotentiaire de la Prusse.

Dispositions générales.

Art. 1.

Liberté de la navigation.

La navigation dans tout le cours du Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer, soit

*) Il n'en a pas été fixé en 1802; mais dans cette année il y en avait d'établi antérieurement. Idem.

en remontant, soit en descendant, sera entièrement libre, et ne pourra sous le rapport du commerce être interdite à personne; en se conformant toutefois aux règlemens qui seront arrêtés pour la police d'une manière uniforme pour tous, et aussi favorable que possible au commerce de toutes les nations.

Art. 2.

Uniformité du système.

Le système qui sera établi, tant pour la perception des droits que pour le maintien de la police, sera le même pour tout le cours de la rivière, et s'étendra, autant que faire se pourra, aussi sur ses embranchemens et confluens.

Art. 3.

Tarif.

Le tarif des droits à percevoir sur les marchandises transportées par le Rhin, sera réglé de manière que la totalité du droit à payer entre Strasbourg et la frontière du royaume des Pays-Bas soit telle qu'elle est fixée par la convention du 15 août 1804, savoir, en remontant de *deux francs*, et en descendant d'*un franc* 33 *cent.* par quintal, et *que ce même tarif soit étendu* *) (en augmentant par-là dans la même proportion la totalité du droit) aux distances entre Strasbourg et Bâle, et entre la frontière des Pays-Bas et les embouchures de la rivière.

Le droit de reconnaissance restera tel qu'il est réglé par l'art. 94. de la convention du 15 août 1804, mais sera étendu également dans la même proportion aux dites distances.

*) Changemens adoptés dans la 7e séance: (que ce même tarif pourrait être étendu etc.)

Les modérations du tarif général, qui établit le *maximum* des droits fixés par les art. 102 — 105 de la convention, continueront d'avoir lieu, mais la commission qui sera chargée de la confection des nouveaux règlemens, examinera si leur distribution en différentes classes ne nécessitera pas des changemens encore plus favorables, tant à la navigation et au commerce qu'à l'agriculture et aux besoins des habitans des états riverains.

Art. 4.

Le tarif ainsi fixé ne pourra être augmenté que d'un commun accord, et les gouvernemens riverains du Rhin, en partant du principe que leur véritable intérêt consiste à faciliter la navigation et à vivifier par-là le commerce de leurs états, et que les droits de la navigation sont principalement destinés à couvrir les frais de son entretien, prennent l'engagement formel de ne se porter à une telle augmentation que sur les motifs les plus justes et les plus urgens; ni de gréver la navigation d'aucun droit quelconque autre que ceux fixés par les réglemens actuels, sous quelque dénomination ou prétexte que ce puisse être.

Art. 5.

Bureaux de perception.

Il n'y aura que 12 bureaux de perception sur toute l'étendue du Rhin entre Strasbourg et la frontière des Pays-Bas. Et ceux qu'il conviendra d'établir entre Strasbourg et Bâle et dans les Pays-Bas, seront fixés d'après les mêmes principes et dans des distances proportionnelles. Les bureaux seront placés d'après les convenances de la navigation, et leur

nombre ne pourra être augmenté, ni leur place changée, que d'un commun accord. Il sera libre néanmoins à tout état riverain de diminuer le nombre de ceux que l'arrangement actuel lui assigne.

Art. 6.

Mode de perception.

La perception des droits se fera dans chaque état riverain pour son compte et par ses employés *). Si un même bureau s'étend sur deux ou plusieurs états riverains, ils répartissent entre eux la recette, d'après l'étendue de leurs possessions respectives sur la rive, et cette même disposition sera aussi appliquée au cas où les deux rives opposées appartiennent à deux différens états. Tout ce qui a rapport à l'organisation des bureaux de perception, au mode de percevoir et de constater le payement des droits sera fixé, d'une manière uniforme, par le règlement définitif, et ne pourra plus être changé que d'un commun accord.

Art. 7.

Entretien des chemins de halage.

Chaque état riverain se charge de l'entretien des chemins de halage qui passent par son territoire, et des travaux nécessaires pour la même étendue, dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.

*) Amendement adopté dans la 7e séance: „en distribuant la totalité des droits d'une manière égale sur l'étendue respective des états riverains. Les employés des bureaux prêteront serment d'observer strictement le règlement qui sera arrêté définitivement."

Art. 8.

Tribunaux.

Il sera établi auprès de chaque bureau de perception une autorité judiciaire, pour examiner et décider d'après le règlement qui sera arrêté pour la navigation du Rhin, toutes les affaires contentieuses qui regardent les objets fixés par le règlement. Ces juges seront entretenus aux frais de l'état riverain dans lequel ils se trouvent, et prononceront leurs sentences au nom de leur souverain; mais ils prêteront serment d'observer strictement le règlement; et ils ne pourront perdre leurs places que par un procès intenté dans toutes les formes, et par une condamnation passée contre eux. Leur procédure sera fixée par le règlement, et devra être uniforme pour tout le cours du Rhin et aussi sommaire que possible.

Là où un bureau de perception appartiendra à plus d'un état, les juges seront nommés par celui dans le territoire duquel ils se trouvent, et prononceront leurs sentences au nom de leur gouvernement; mais les frais seront fournis par tous ceux qui prennent part à la recette du bureau, et dans la proportion dans laquelle ils y participent.

Art. 9.

Les parties qui voudront se pourvoir en appel contre les sentences prononcées par les tribunaux spécifiés à l'article précédent, auront le choix de s'adresser pour cet effet à la commission centrale dont il sera parlé ci-dessous, ou au tribunal supérieur du pays dans lequel se trouve celui de première instance, auprès duquel elles auront plaidé,

Chaque état riverain s'engage à établir un pareil tribunal de seconde instance, ou d'assigner un de ceux qui existent déjà pour la décision des causes de cette nature. Ces tribunaux prêteront également serment d'observer le règlement pour la navigation; leur organisation et leur procédure feront partie du règlement, et ils *ne pourront* point siéger dans une ville éloignée de plus de dix lieues d'Allemagne, dont 15 au degré, de la rive du Rhin *). Leurs sentences seront définitives, et ne permettront point d'autres recours.

Art. 10.

Commission centrale.

Afin d'établir un contrôle exact sur l'observation des règlemens communs, et pour former une autorité qui puisse servir de moyen de communication entre les états riverains, sur tout ce qui regarde la navigation, il sera créé une commission centrale.

Art. 11.

Sa Composition.

Chaque état riverain nommera un commissaire pour la former, et elle se réunira deux fois par an, le 1er d'avril et le 1er d'octobre à Mayence.

Le président qui, sans autre prérogative quelconque, sera chargé de la direction générale des travaux, sera désigné par le sort, et renouvelé,

*) Changement adopté dans la 7e. séance: „ils ne pourront pas siéger dans une ville trop éloignée de la rive du Rhin. Le règlement renfermera les dispositions précises à cet égard."

dans le cas qu'une session se prolongerait, tous les mois. Un autre membre de la commission, sur le choix duquel on conviendra, tiendra le procès-verbal.

Art. 12.

Ses attributions.

Elle conclûra d'après la majorité des voix, et enverra ses résolutions, selon la différence des cas, aux parties plaignantes, aux autorités locales des états riverains, ou à leurs gouvernemens eux-mêmes.

Art. 14.

Quoique les décisions de la commission, obtenues par la pluralité de voix, ne soient obligatoires pour les états riverains, qu'en tant que leur commissaires y auront consenti, ils s'engagent néanmoins à donner les ordres les plus stricts et les plus sévères à leurs autorités locales de suivre, sans autre délai ni exception, toute résolution que la commission leur fera parvenir, à moins qu'elles ne trouvent des objections majeures à y faire. Dans ce cas elles seront autorisées à surseoir l'exécution de ces résolutions, en adressant en même temps leurs représentations à la commission et un rapport à leur gouvernement, qui se mettra pour cet objet en rapport direct avec la Commission.

Dispositions particulières.

Art. 15.

Abolition des droits de relache.

Les droits d'étape ayant été supprimés par l'art. 8. de la convention du 15 août 1804, la même suppression est étendue actuellement aux droits que les villes de Mayence et de Cologne exerçaient sous le nom

de droits de relâche, d'échelle ou de rompre charge (Umschlag), de façon qu'il sera libre de naviguer sur tout le cours du Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à son embouchure dans la mer, soit en remontant, soit en descendant, sans qu'on soit obligé de rompre charge et de verser les chargemens dans d'autres embarcations dans quelque port, ville ou endroit que ce puisse être.

Art. 16.

Il sera établi toutefois une police réglémentaire pour obvier aux fraudes qui pourraient avoir lieu dans les endroits d'embarcation, de décharge ou de versement de chargemens, et les taxes de grue, de quai et de magasinage là où ces établissemens existent, ou seront nouvellement établis, seront fixées par le règlement d'une manière uniforme, et sans pouvoir être augmentées ensuite autrement que d'un commum accord.

NB. Ici doivent suivre les articles que la Commission voudrait encore fixer pour les objets indiqués dans le mémoire de M. le baron de Spaen auxquels on pourra ajouter d'autres à prendre, dans la convention de l'octroi, et les principes généraux pour les rentes, les pensions des anciens employés, ainsi que tout autre arrière. Les articles suivant ici immédiatement, devront terminer tout le travail qui regarde le Rhin, indépendamment de ses embranchemens et confluens.

Art. . . .

Dès que les principes généraux sur la navigation du Rhin seront fixés au Congrès, les états riverains nommeront les individus qui formeront la Commission centrale, et cette commission se réu-

nira au plus tard le 1er de mai de cette année à l'endroit de sa résidence. A cette même époque l'administration provisoire actuelle remettra la direction, dont elle a été chargée, à la commission centrale et aux autorités riveraines. La perception partielle sera substituée à la perception commune, l'on fera émaner, au nom de tous les états riverains, une instruction intérimistique par laquelle on ordonnera de suivre, jusqu'à la confection et sanction définitive du nouveau règlement, la convention du 15 août 1804, en indiquant toutefois succintement ceux de ces articles qui se trouvent déjà supprimés par les dispositions actuelles, et quelles autres dispositions il faut dès à présent leur substituer.

NB. Les changemens par lesquels les droits se trouvent augmentés dans le moment présent, n'entrent point dans ces articles. Il faut les examiner tout de suite, et inviter l'administration actuelle à remettre les choses sur l'ancien pied.

Art. . . .

Dès que la commission sera réunie, elle s'occupera,

1o. à dresser le règlement pour la navigation du Rhin. Elle sera munie à cet égard d'une instruction particulière, qui fera suite au présent travail. Il suffit d'observer ici que les principes convenus au Congrès lui serviront de guide; que les objets que le règlement devra embrasser sont indiqués tant dans le travail actuel que dans la convention du 15 août 1804, et qu'elle devra prendre à tâche de conserver tout ce que cette convention renferme de bon et d'utile.

Lorsque ce règlement sera terminé, il sera soumis à la sanction des gouvernemens riverains, et ce n'est que lorsque cette sanction aura été donnée que le nouvel ordre de choses pourra commencer, et que la commission centrale pourra entrer dans ses fonctions ordinaires.

2°. A remplacer l'administration centrale actuelle là où il sera nécessaire, jusqu'à la publication du nouveau règlement.

No. 4.

Justification

des changemens que l'administration provisoire de l'octroi du Rhin a opérés dans la partie de la nagation et des tarifs).*

Le mémoire remis à la dernière séance du Comité établi pour l'exécution de l'article 5 du traité de Paris, contient une critique sévère des opérations de l'administration provisoire. Il sera permis d'y faire réponse.

L'auteur du mémoire accuse l'administration:

1°. d'avoir modifié arbitrairement les dispositions de la convention, en changeant plusieurs lieux de perception;

2°. d'avoir changé la classification des bureaux;

3°. d'avoir créé de nouveaux bureaux avec des tarifs de droits non existans auparavant.

Pour justifier ces griéfs, il allègue:

ad 1m. que le bureau de Neubourg a été transféré à Germersheim, et celui de Homberg à Ruhrort;

*) Présentée à la commission, par M. le baron de Humboldt.

ad 2^{m}. que les bureaux de Mannheim et d'Andernach étaient, conformément à l'art. 67 de la convention, de la 2e. classe, et ceux de Homberg et d'Emmerich de la 3e., et que par les nouvelles dispositions l'ordre inverse est établi;

ad 3^{m}. que le bureau de Mannheim a été partagé en deux, à l'effet de percevoir en même temps sur le Neckar et sur le Rhin;

qu'un nouveau bureau a été établi à Gernsheim,
qu'il a été établi à Bingen un contrôleur vérificateur;
que les droits ont été augmentés
à Germersheim de 10 5/10 cent.
à Gernsheim de 5 5/10 cent.
à Emmerich de 18 cent.

Pour ce qui regarde 1°. les changemens des bureaux, ils ont été dictés ou par la nécessité ou par des considérations administratives. Après l'arrestation du receveur Born et l'enlèvement des archives et régistres du bureau de Neubourg, il ne restait à la direction provisoire d'autre moyen que de transférer le bureau sur territoire allemand à Germersheim.

Le mémoire présenté le 31 décembre dernier justifie pleinement les mesures prises par la direction et l'on croit pouvoir s'y rapporter. L'établissement du bureau de Homberg à Ruhrort, a été projeté antérieurement et demandé par les employés.

Le service commandait impérieusement ce changement, vu qu'il n'était guères plus possible de contrôler les bateaux chargés de charbons (Kohlenschiffe) sortant de la Röer, d'un bureau situé sur la gauche du Rhin. La surveillance des douaniers facilitait

du tems de la convention la perception des droits, et c'est la suppression de la douane qui a particulièrement engagé l'administration provisoire à transférer le bureau de Homberg à Ruhrort.

Comme le tarif est resté le même, il n'est aussi personne qui puisse s'en plaindre, surtout depuis que les deux rives du Rhin se trouvent sous la souveraineté de l'Allemagne.

II. Là où des changemens de bureau ont été faits, les receveurs et autres employés qui ont perdu par cet arrangement, en ont été indemnisés.

Ces changemens ont été, au reste, toujours du ressort de l'administration. Par une convention conclue entre le conseiller d'état Cretet et le comte de Beust, le 9 Vendém. an 13, le bureau de Greithausen a été transféré à Lobith, et plus tard a été établi à Emmerich.

III. Le bureau de Mannheim a été partagé en deux, pour éviter les retards que les bateliers ont éprouvés en passant du Neckar au Rhin.

Les visiteurs, quand ils étaient occupés sur le Rhin, ne pouvaient pas se rendre à l'embouchure du Neckar, et c'est ainsi que les bateliers ont été obligés plusieurs fois de perdre des journées entières avant de pouvoir acquitter les droits. C'est à l'avantage du commerce que le second bureau sur le Neckar a été établi. Il est vrai que par son établissement il n'est pas résulté un *accroissement dans les produits*; mais comme les frais d'administration ont été considérablement diminués par la direction provisoire, malgré l'augmentation des bureaux, et que le tarif de la convention n'a pas été changé, tout motif de plainte doit cesser. Le Bureau de Gernsheim a été établi pour éviter la fraude.

4°. Il y aura liquidation entre les bureaux de Neubourg et de Germersheim, pour vérifier de combien la recette de ces deux bureaux surpasse la somme qu'on aurait dû percevoir en observant le tarif prescrit par l'art. 99 de la convention.

L'art. 93: „Le droit d'octroi sera perçu d'avance, et à raison de la distance à parcourir", servira de base à cette liquidation, on s'en tiendra, pour les distances, aux plans levés par les ingénieurs géographes des deux nations à l'époque de l'établissement de l'octroi de la navigation. Tout ce qu'un gouvernement devra à l'autre, en consequence des principes établis, sera incessament remboursé.

5°. On rendra aux negocians et bateliers des deux nations tout ce quils auront payé au-dessus du tarif fixé par la convention.

Le bureau de Germersheim ayant été établi le premier juillet, on ne recevra leurs réclamations que du 1er juillet dernier.

Les registres des receveurs de Germersheim et de Neubourg, les quittances données aux bateliers par les receveurs, ainsi que les manifestes, seront examinés pour décider sur les différentes réclamations, et il sera rendu aux réclamans tout ce qui aura été payé par eux en sus du tarif fixé par l'art. 99 de la convention.

Vienne, le 31 décembre 1814.

Acten des Wiener Congresses.

10. Heft.

VII.

Procès-verbal

de la septième conférence de la commission pour la liberté de la navigation des fleuves. Vienne, le 3 mars 1815.

En présence

1°. de tous les membres indiqués au procès-verbal de la 2de Conférence, à l'exception de M. le baron de *Wessenberg*;

2°. de M. le baron de *Linden*, secrétaire d'état et plénipotentiaire de S. M. le Roi de Würtemberg.

I.

Mylord *Clancarty* a remis à la commission, pour être inséré au procès-verbal de ce jour:

1°. un *mémoire* de M. *Smidt*, député de la ville de Brêmen, relatif à la *douane d'Elsfleth*, avec une copie de la *convention* signée avec le duc d'Oldenbourg, et insérés au protocole sous le no 1a et 1b;

2°. un *mémoire* des *députés* de la *ville de Mayence*, relatif au droit de *relâche forcée*, inséré sous le nº. 2.

II.

M. le Duc de *Dalberg* a ensuite fait la déclaration qu'il s'était réservée au procès-verbal de la précédente conférence, relativement aux moyens de remédier aux changemens apportés à l'observation provisoire de l'octroi de la navigation du Rhin; et en donnant son accession aux propositions qui ont été faites à cet égard, il a informé la commission, qu'il avait été écrit en France, pour que les ordres nécessaires soient donnés en conséquence.

III.

M. le baron de *Linden*, secrétaire d'état et plénipotentiaire de S. M. le Roi de Wurtemberg, s'étant rendu à la conférence en conséquence de l'invitation faite aux plénipotentiaires de cette cour, de se concerter avec les plénipotentiaires des autres états bordant le *Neckar*, sur l'application des principes établis par rapport à la navigation du Rhin à celle du *Neckar*, les suivantes déclarations ont été données à cet égard, pour être insérées au procès-verbal.

M. le baron de *Linden*:

„Les points dont il s'agit, touchant la libre navigation sur le *Neckar*, regardent le droit de *relâche forcée à Mannheim* et les droits perçus jusqu'ici sur les navires qui descendent et remontent."

„Quant au premier point, il faudra, en conformité des principes, et en faveur de la navigation, qu'il soit supprimé, et qu'il soit libre aux Wurtembergeois de naviguer librement sur le Neckar et de passer le Rhin à leur gré, sans être forcé à relâcher ou rompre charge (umschlagen).

„Quant aux *droits perçus*, ils faudra les mettre aussi bas que possible, d'après les principes adoptés sur la liberté du commerce en général.“

M. le baron de *Berckheim* déclare là-dessus, que les articles convenus sur la navigation du *Mein* pourront aussi trouver leur application à celle du *Neckar*, en se réservent sa déclaration sur la diminution des droits, jusqu'à la rentrée des informations demandées aux autorités locales.

Après quoi, les articles 1, 2, 3 du procès-verbal, touchant la navigation du *Mein*, ont été lus, et on est convenu que le *droit de relâche forcée établi à Manheim* depuis 1808, serait *supprimé*. En retour de quoi, M. le baron de *Berckheim* demande que celui *d'Heilbronn cesse de même*. M. le baron de *Linden* accepte la suppression prononcée, et ne doute nullement que S. M. le Roi, son auguste maître, ne consente à supprimer le droit de relâche dans la susdite ville, et qu'il sera libre à l'avenir aux bateliers d'y relâcher (umschlagen), ou non.

En cas qu'ils relâchent, il s'entend de soi-même qu'ils payeront les droits usités.

Avant la *signature* du présent procès-verbal*), M. le baron de *Berckheim* a encore remis une *note supplémentaire* jointe sous le n°. 2b.

IV.

M. le baron de *Humboldt* a ensuite fait la proposition que, pour donner plus de vigueur à la *commission centrale*, en conservant du reste les dispositions dont on est convenu dans les conférences précédentes; il soit nommé *trois inspecteurs* et un

*) Faite le *lendemain*, 4 mars 1815. *Remarque de l'éditeur.*

inspecteur en chef permanents, qui veilleront à l'observation des règlemens et à l'exécution des ordres de la commission centrale à laquelle ils seraient subordonnés (et qui se réunirait au moins une fois par an et plus souvent, si elle le jugeait convenable); de sorte que de ces inspecteurs, l'un serait affecté à la surveillance du Rhin supérieur, l'autre à celle du Rhin moyen, et le troisième à celle du Rhin inférieur. Que de ces trois inspecteurs l'un serait à la nomination de la Prusse, l'autre à celle des états riverains d'Allemagne, et le troisième à celle de la France et de la Hollande en commun.

Que l'inspecteur en chef (Oberaufseher) serait élu dans la proportion arithmétique, que sur 12 suffrages la Prusse en aurait quatre, la France 2, la Hollande 2, et les autres états d'Allemagne 4. Que les appointemens de l'inspecteur en chef et des trois inspecteurs seraient payés en commun, en proportion de la part que chacun des états riverains aurait à leur nomination. Enfin que l'inspecteur en chef résiderait à *Mayence*, que par contre, la *commission centrale* se réunirait à *Francfort*. Ces propositions ayant été adoptées à l'unanimité, M. le baron *de Humboldt* a été invité à retoucher en conséquence les articles du *projet* présenté à la dernière conférence, en tant qu'ils concernent la commission centrale.

V.

On a ensuite examiné de nouveau les autres articles du dit *projet*. Et quant à l'art. 1er lord *Clancarty* a proposé l'amendement, qu'à la rédaction de M. de Humboldt on substituât celle antérieurement proposée et insérée au procès-verbal de la 2de

conférence, alléguant que, comme à la disposition: *que la libre navigation ne pourra être interdite à personne*, la rédaction de M. le baron de Humboldt ajoute la restriction *sous le rapport du commerce*, celui ne paraissait pas répondre à l'intention de la paix de Paris, qui veut que la *navigation* ne soit interdite à personne.

Cependant les autres membres de la commission ont été d'avis qu'il n'y avait pas lieu à faire cet amendement, vu que la rédaction de M. le baron de Humboldt ne semblait pas s'éloigner des dispositions du traité de Paris, qui ne visaient qu'à débarrasser la navigation des entraves qu'un conflit entre les états riverains pouvait faire naître, et non de donner à tout sujet d'état non-riverain un droit de navigation égal à celui des sujets des états riverains, et pour lequel il n'y aurait aucune réciprocité.

A l'art. 3.

Mylord *Clancarty* a proposé qu'au lieu de dire, que ce même tarif *soit étendu* aux distances, on dise que ce même tarif *pourrait être étendu* aux distances, vu qu'il ne s'agissait que d'établir la faculté et non l'obligation, du haussement proportionnel du tarif à raison de ces distances. Cet amendement a été adopté, en considérant que ce serait aux commissaires, chargés de la rédaction des règlemens, à convenir ultérieurement sur ces points.

A l'art. 4.

Mylord *Clancarty* a proposé qu'au lieu de dire: „que les droits de la navigation sont *principalement destinés* à couvrir les frais de son entretien", il serait préférable de mettre en principe: que ces droits

ne pourraient être considérés comme une source de revenu direct.

Mais tous les autres membres de la commission ayant opiné qu'on ne pouvait pas mettre en avant ce principe, et M. de Humboldt ayant particulièrement observé que cette stipulation était trop précise, pour que les puissances veuillent se lier ainsi les mains, Mylord *Clancarty* n'a pas insisté davantage à passer aux voix sur l'amendement qu'il a proposé.

A l'art. 6.

M. le baron de *Humboldt* a proposé qu'après les mots: „*pour son compte et par ses employés*", on insérât ce qui suit: „en distribuant la totalité des droits d'une manière égale sur l'étendue des possessions respectives des différens états sur la rive. Les employés des bureaux prêteront serment d'observer strictement le règlement qui sera arrêté définitivement."

Cet amendement a été adopté.

A l'art. 9.

Il a été convenu de substituer aux mots: „*ils ne pourront point siéger dans une ville éloignée de plus de dix lieues d'Allemagne de 15 au dégré, de la rive du Rhin*", la disposition suivante:

Ils ne pourront pas siéger dans une ville trop éloignée de la rive du Rhin. Le règlement renfermera les dispositions précises à cet égard."

Sur les Art. 10 à 14.

On est convenu d'attendre la nouvelle rédaction promise par M. le baron de Humboldt.

Sur les Art. 15 et suivans

on n'a rien objecté.

M. le baron de *Humboldt* a encore présenté, pour être inséré au procès-verbal et communiqué en copie aux membres de la commission pour la prochaine séance:

1°. un *examen* de la *convention* *) du 5 août 1804, pour juger des articles à conserver ou à abolir, ci-joint sous le n°. 3.

2°. un *projet* de *rédaction* de quelques *nouveaux* articles sur les objets mentionnés dans les observations de M. le baron de *Spaen*, jointes au procès-verbal de la 2de conférence, lequel projet a été joint au présent procès-verbal sous le n°. 4.

Sur quoi la présente séance a été levée, et la prochaine conférence fixée à mardi 7 de ce mois à 11 heures.

Signé: *Türckheim.*
Spaen.
Wrède.
Humboldt.
Dalberg.
Clancarty.
de *Berckheim.*
Baron de *Marschall.*

*) Cette convention se trouve imprimée à la fin de ces actes.

No. 12.

Observations
de M. Smidt, plénipotentiaire de la ville libre et anséatique de Brêmen, sur le péage d'Elsfleth.

Le soussigné député et plénipotentiaire de la ville libre et anséatique de *Brêmen* prend la liberté de porter à la connoissance de S. E. M. le . . (*) quelques observations relatives au *péage* d'*Elsfleth* sur le Wéser, suprimé par le Recès de l'Empire du 25 février 1803. Il prie S. E. de vouloir bien les prendre en considération, et les mettre sous les yeux du comité formé pour la navigation, et l'engager à s'occuper de cet objet, qui est du plus grand intérêt pour la ville de Brêmen.

Le péage du Wéser, perçu par le Duc d'Oldenbourg à Elsfleth fut supprimé par le recès de l'Empire fait à Ratisbone le 25 février 1803, et le Duc fut indemnisé par des acquisitions territoriales équivalant à la moitié de ses états.

Voici le texte des articles du recès qui parlent de cet objet:

„La répartition et le règlement definitif des in-„demnités a lieu ainsi qu'il suit:

§. 8.

„Au Duc de Holstein - Oldenbourg: pour la „suppression du péage d'*Elsfleth*, la cession des „villages au territoire de Lubeck déterminés „ci-après, et pour ses droits et propriétés et „ceux du chapitre de la ville de ce nom: l'E-

*) Nom de chaque plénipotentiaire auquel ces observations ont été presentées.

„vêché et grand Chapitre de Lübeck le bailla-
„ge honovrien de Wildeshausen, et les baillia-
„ges déjà mentionnés de Vechte et Kloppenbourg
„au pays de Munster."

§. 27.

„Pour mettre le commerce de Brêmen et la
„navigation du Bas-Wéser à l'abri de toute
„entrave, le *péage* d'*Elsfleth* est supprimé à
„perpétuité, sans pouvoir être rétabli sous au-
„cun prétexte ou dénomination quelconque, et
„les vaisseaux ou bâtimens, et les marchandi-
„ses qu'ils transportent, soit en montant la di-
„te rivière, soit en la descendant, ne pourront
„être arrêtés ni empêchés sous quelque prétexte
„que ce soit."

Le Duc trouvant ce qui lui était accordé insuf-
fisant, protesta contre la décision prise à cet égard.
Cette protestation donna lieu à des négociations
de la part des puissances médiatrices, la Russie et
la France, avec le Duc d'Oldenbourg, auxquelles la
Prusse prit aussi part. Elles se terminèrent par la
Convention ci-jointe, conclue le 6 Avril 1803.

La *suppression du péage* d'Elsfleth y est main-
tenue, mais le Duc est autorisé à le faire percevoir
sur l'ancien pied pendant dix ans, à partir du pre-
mier janvier 1803 jusqu'au premier janvier 1813. Le
Duc prit l'engagement formel, pour lui et ses suc-
cesseurs, de ne continuer la perception, *sous au-
cun prétexte*, au-delà du 1er janvier 1813.

Par l'article 9 de la dite convention, il est sti-
pulé qu'il serait donné connaissance officielle de cet-
te transaction à la ville de Brêmen, très-intéressée

à la suppression du péage, et qui fut effectuée par des notes adressées au député de Brêmen à Ratisbone par les Ministres des puissances médiatrices.

Une pareille communication lui fut faite par le plénipotentiaire du Duc, le 13. avril 1803, et il accepta formellement le 15 avril les dispositions relatives au péage.

Enfin le Duc révoqua sa protestation par une déclaration formelle, remise à la diète le 22. avril 1803.

Par le §. 46. du recès de l'empire, et la ratification de l'Empereur, qui eut lieu le 27 avril 1803, la convention susmentionnée devint loi de l'Empire, et la cessation totale de la perception du péage se trouve définitivement fixée au premier janvier 1813.

Voici le texte du §. 46:

„Tous échanges, purifications de territoire et „transactions quelconques des princes, états et „membres de l'Empire entre eux, qui auront „lieu dans le terme d'un an, auront même for„ce et exécution que s'ils étaient effectivement „insérés dans le présent acte."

Lorsque cette époque arriva, tant le duché d'Oldenbourg que la ville de Brêmen étaient réunis à la France par l'usurpation de Buonaparte, et le blocus du Wéser, qui continuait toujours, avait eu pour suite une stagnation presqu'entière de la navigation sur cette rivière.

En octobre 1813 la ville de Brêmen fut délivrée du joug de l'ennemi, plutôt que le duché d'Oldenbourg.

Le 6 novembre elle fut réintégrée dans son indépendance, son ancienne constitution et ses droits,

et immédiatement après le conseil central d'administration des puissances alliées accrédita auprès d'elle, en qualité de son agent, M. Délius, consul de Prusse à Brêmen.

C'est par celui-ci que le chef de ce conseil, le ministre d'état, baron de Stein, fit connaître au sénat de Brêmen, en novembre 1813, que les hautes puissances alliées avaient l'intention d'établir, jusqu'à la fin de la guerre et pour faciliter les dépenses qu'elle occasionnerait, des droits sur les côtes allemandes de la mer Baltique, et celle du Nord, mais que les arrangemens nécessaires n'étant pas encore pris définitivement, le péage d'Elsfleth seroit perçu en attendant, sur l'ancien pied, pour compte des puissances alliées, pour tenir lieu provisoirement des droits qui devoient être établis.

Le sénat de Brêmen chargea le soussigné sénateur Smidt, envoyé par lui au grand quartier-général, de faire à cet égard des représentations au baron de Stein, et de réserver particulièrement les droits que la ville avait acquis par rapport à la cessation de ce péage à l'époque du 1er janvier 1813.

Ce député remit le 24 décembre 1813 à M. le baron de Stein un mémoire en conséquence à Fribourg.

Le Ministre lui répondit par écrit, le 25 décembre:

Que l'intention des puissances alliées n'était nullement de rétablir le péage d'Elsfleth pour le Duc d'Oldenbourg, mais qu'on avait en vue d'établir généralement des droits sur le commerce, dans tous les ports de l'Allemagne, sur la Baltique et la mer du Nord, pour subvenir aux frais de la guerre, et qu'en at-

„tendant que les mesures nécessaires pussent „être prises, le consul Délius était chargé de „faire percevoir le péage en question d'après „l'ancien tarif pour compte des puissances „alliées."

Il est notoire, que le plus grand succès ayant couronné les efforts des puissances alliées, on n'a pas trouvé nécessaire l'introduction des droits projetés.

Néanmoins le péage d'Elsfleth, qui devait en tenir lieu pour le Wéser, a été rétabli, et M. Délius, contre l'intention du conseil d'administration qui lui avait été formellement notifiée, a souffert que les anciens employés oldenbourgeois, qu'il avait chargés de la perception de ce péage, en ont versé le produit dans les caisses du Duc d'Oldenbourg.

Ce n'est qu'à cette circonstance que cela parvint à la connaissance du baron de Stein et du soussigné, député de Brême, accrédités alors auprès des souverains alliés. Ce dernier fit de nouvelles représentations à cet égard au Ministère, qui eurent pour suite que M. Délius fut démis de sa place d'agent du conseil d'administration et remplacé par M. Gildemeister.

Ce dernier fit connoître le 2 juin 1814 au sénat de Brême par une lettre officielle: „qu'à la vérité le péage établi sur le Bas-Wéser par l'agent du „conseil d'administration, en vertu des instructions „des puissances alliées, et pour leur compte, n'a„vait pas été perçu conformément à cette intention, „mais au profit du Duc d'Oldenbourg, tout à fait „d'après le même mode que l'ancien péage d'Els„fleth supprimé par une convention expresse, et

„que lui se trouvait chargé en sa qualité d'agent du „conseil d'administration des puissances alliées, tant „de protester à ce sujet auprès du Duc d'Oldenbourg „que d'inviter la ville de Brêmen à faire en même „temps les démarches nécessaires des quelles il prioit „le sénat de lui donner connaissance.

Le sénat de Brêmen, dans une lettre adressée au Duc d'Oldenbourg en date du 13 juin 1814, demanda avec instance la suppression immédiate du péage et instruisit de cette démarche l'agent du conseil d'administration.

Le Duc répondit le 21. juin 1814, qu'il avait continué à faire percevoir le péage d'Elsfleth parce que la jouissance lui en avoit été accordée pour dix ans, et qu'il était notoire, qu'il n'en avait pas joui pendant dix ans.

Le sénat communiqua cette réponse à l'agent du conseil d'administration, et s'attendait à être informé par lui du résultat de la protestation qu'il avait dû faire en vertu des instructions des puissances alliées.

Après plusieurs sommations, celui-ci répondit, en date du 5. août 1815, „que le Duc avait refusé d'entrer en discussion avec lui sur l'objet en question, qu'il en avait fait son rapport au Ministre, et qu'il étoit à présumer que l'affaire serait décidée au congrès à Vienne.

Le soussigné député plénipotentiaire de la ville de Brêmen au congrès, ayant appris qu'un comité était formé relativement à la navigation du Rhin, et que, selon les dispositions du traité de paix de Paris, ses délibérations s'étendraient sur d'autres rivières qui touchent plusieurs territoires, et notamment sur le We-

ser, a cru de son devoir de porter à la connaissance de S. E. M. le * * * et du comité par cet exposé (à l'appui duquel il s'offre à produire les pièces nécessaires, ausitôt qu'il en sera requis) les grandes entraves auxquelles la navigation du Wéser est assujettie jusqu'à ce moment par la continuation de la perception d'un péage très-considérable, en opposition à des traités formels et des droits garantis formellement. Il n'échappera pas à l'attention du comité qu'il est clair par ce qui vient d'être exposé, que tous les pays intéressés à la navigation du Wéser et particulièrement la ville de Brêmen ont été grévés, et le sont encore dans ce moment, au bout d'un an après la conclusion de la paix, de droits extraordinaires pour subvenir aux frais de la guerre, dont tous les autres états allemands sont restés exemts.

Sous le rapport de la justice, la demande de la ville de Brêmen, *que ce péage soit supprimé sans délai*, est tellement fondée, que son existence prolongée ne peut s'expliquer que par la non-existence de rapports constitutionnels entre les états qui composent l'Allemagne qu'on s'occupe à établir et à organiser.

Toutes les raisons apparentes que le Duc d'Oldenbourg puisse alléguer contre la suppression immédiate, ne peuvent consister qu'en ce que la jouissance du péage qui lui avait été accordée pendant dix ans à partir du 1er janvier 1803 jusqu'au premier janvier 1813, a été troublée et suspendue pendant plusieurs années, soit par le blocus du Wéser soit par la réunion du pays à la Franc. Mais ce sont là des évènemens malheureux par lesquels pendant cette époque tous les états, et nommément la ville de Brêmen, ont été plus ou moins troublés dans la jouissance de leurs droits et de leurs

revenus. Il sera difficile de trouver un principe d'après lequel on pourrait exiger de la ville de Brêmen, et de tous les états intéressés à la navigation du Wéser, de se soumettre à une charge assez forte pour indemniser un état voisin d'une perte qu'il éprouve par des circonstances accidentelles, qui ne leur ont été pas moins funestes qu'à lui. Il ne sera donc guère nécessaire de dire que le duché d'Oldenbourg a considérablement gagné, pendant tout le tems que par le blocus du Wéser le commerce sur ce fleuve a été transféré à la Jade, où toutes les marchandises ont passé par le territoire oldenbourgeois, et pendant lequel l'on y a perçu des droits de passage considérables. Le duché d'Oldenbourg obtiendra déjà une indemnité assez conséquente pour les pertes qu'il a essuyées comme les autres pays, si les puisances alliées ne repètent pas le produit du péage, perçu depuis le 1er janvier 1813, et si particulièrement Brêmen renonce à réclamer le dommage qu'elle a essuyé par la perception de ce péage; attendu que pendant la plus grande partie de 1814, le Wéser a été le principal débouché du commerce étranger avec l'Allemagne, et qu'au printemps de cette année il y a eu des jours où 60 à 70 bâtimens anglois ont payé le péage.

Il est également superflu d'entrer dans des calculs détaillés, pour prouver le tort énorme que le commerce allemand, ainsi que celui des étrangers, éprouverait par la durée prolongée de ce péage.

D'après le texte de la convention du 6 avril 1803, devenue loi de l'empire par sa confirmation, par laquelle le Duc d'Oldenbourg renonce au droit de prolonger la perception du péage d'Elsfleth au-delà du 1er janvier 1813 sous aucun prétexte, il n'est que trop

clair que tout ce qui pourrait être allégué de la part du Duc d'Oldenbourg, ne peut tomber que sous la catégorie des prétextes qui sont exclus.

La ville libre anséatique de Brémen peut d'autant plus compter que les hautes puissances alliées l'appuyeront avec vigueur dans une cause aussi juste, qu'elle ne leur a donné aucun sujet de mécontentement, que dès l'instant de sa délivrance elle a énergiquement pris part à la lutte commune, en formant sans aucun délai son contingent, qu'elle a équipé et soldé jusqu'à la fin de la guerre, sans avoir reçu des subsides ou des secours étrangers, et qui a constamment eu le bonheur de recevoir de tous côtés des témoignages de bienveillance et de satisfaction pour la conduite qu'elle a tenue.

Cette ville peut donc se livrer avec confiance à l'espoir, que la justice des hautes puissances alliées accueillera favorablement la réclamation qu'elle fait en demandant: que le *péage d'Elsfleth*, rétabli par leur ordre pendant la guerre, soit *supprimé sans délai*, et qu'il leur plaise de ne pas perdre de vue, dans la liquidation générale, les pertes que Brêmen a essuyées, et pour lesquelles il serait équitable de l'indemniser par des avantages et la protection accordés à son commerce.

Le soussigné saisit cette occassion pour prier Son Excellence d'agréer l'hommage de sa considération très-distinguée.

Vienne, le 27. février 1815.

Smidt.

No. 16.

Copie

de la convention relative aux intérêts de S. A. S. Mgr le Duc d'Oldenbourg, Prince-Evêque de Lubeck; en date du 25 mars (6 avril) 1803.

S. A. S. le Duc-Administrateur régnant de *Holstein-Oldenbourg*, Prince-Evêque de Lubeck, ayant chargé de ses pleins-pouvoirs M. le baron de Koch, son ministre à la diète générale de l'Empire, à l'effet de convenir à Ratisbone avec les ministres plénipotentiaires et extraordinaires des puissances médiatrices, agissant au nom et en vertu des pouvoirs de leurs gouvernemens respectifs, de l'applanissement des difficultés qui ont subsisté jusqu'ici, relativement à l'exécution des clauses du plan d'indemnité qui touchent aux intérêts de S. A. S.

Et S. M. le Roi de *Prusse*, ayant été invitée, par Sa M. Impériale de *Russie*, à concourir à la satisfaction de S. A. S. et y ayant coopéré, tant par ses bons conseils que par l'intervention en son nom de son Ministre plénipotentiaire à Ratisbone, il a été convenu entre les dits Ministres, et rédigé par écrit, pour prévenir tout malentendu, les articles suivans.

Art. 1.

S. A. S. accède entièrement, et sans exception ni réserve quelconque, tant dans sa qualité de Duc-Administrateur régnant d'Oldenbourg, qu'en celle de Prince-Evêque de Lubeck, à toutes les dispositions de l'acte général des arrangemens d'Allemagne, tel, qu'il a été ratifié par la diète, et sous

mis à la ratification de l'Empereur le 12/24 mars 1803 (3 germinal an 11), notamment aux second, quatrième et septième alinéas du paragraphe 3, au §. 8, aux second, sixième, septième, dixième et onzième alinéas du §. 27, et aux §. 34, 36, 43 et 47 de cet acte.

En conséquence de quoi, *le péage d'Elsfleth reste supprimé à perpétuité*, suivant la teneur de l'acte susmentionné; le privilége de ce péage sera caduc du jour de la ratification du chef de l'Empire; S. A. S. se démet de l'investiture qu'Elle en avait reçue; l'Evêché et le grand chapitre sont sécularisés, et deviennent possession héréditaire de la maison de *Holstein-Oldenbourg*; les villes de *Brêmen* et de *Lubeck* pourront entrer immédiatement en possession et jouissance, sans être tenues à aucune compensation à cet égard envers S. A. S. savoir la première du Grolland, la seconde du territoire de l'Evêché et du grand chapitre de Lubeck avec leurs droits, bâtimens, propriétés et revenus quelconques compris dans les limites à elles assignées par le dit acte.

Néanmoins la ville *de Lubeck* devra, selon les principes adoptés et suivis à l'égard des autres évêchés, laisser aux capitulaires du chapitre, leur vie durant, les maisons respectivement accordées à chacun d'eux.

Elle devra également, suivant les mêmes principes, contribuer à la sustentation des capitulaires au pro-rata des revenus du chapitre qui lui tombe en partage, le loyer des maisons excepté, et s'entendre à l'amiable à cet effet avec S. A. S.

Art. 2.

S. A. S. et ses héritiers posséderont l'Evêché et les biens du Grand-chapitre de Lubeck de la même manière qu'ils étaient possédés par le Prince-Evêque et le grand-chapitre. Si quelque tiers réclamant repétait de la ville de Lubeck, à un titre quelconque, une compensation relativement aux objets de l'Evêché et du grand-chapitre qui lui sont attribués, S. A. S. s'interposera comme si ces objets en fesoient encore partie, pour en maintenir les droits, et dans le cas, où S. A. S. aurait, en raison des dits Evêché et Grand-chapitre, à satisfaire un tiers réclamant, la ville de Lubeck sera tenue à fournir un juste contingent en ce qui la concernait, à S. A. S.

Art. 3.

S. A. S. retirant les réserves qu'elle a fait faire à la députation et à la diète, sur les dispositions auxquelles Elle accède aujourd'hui, son Ministre déclarera à la députation et à la diète, sa pleine et entière adhésion à leur plus prochaine séance après la signature.

Art. 4.

En supplément de l'indemnité assignée à S. A. S. tant pour la suppression du *péage d'Elsfleth*, que pour les distractions faites en faveur des villes de Brêmen et de Lubeck, Elle conservera l'administration et la perception de ce péage pendant dix ans à compter du premier janvier 1803, *s'engageant de la manière la plus formelle, tant en son nom, qu'au nom de ses successeurs, à ne prolonger sous*

aucun prétexte par delà le premier janvier 1813 la perception temporaire, qui lui est laissée.

Art. 5.

Les Ministres des puissances médiatrices feront immédiatement après la signature, les déclarations nécessaires pour que l'empire connaisse et approuve la fixation de l'époque, où la perception temporaire du péage d'Elsfleth doit cesser.

Art. 6.

S. A. S. s'engage à prendre les mesures les plus efficaces, pour que la dispostion de l'acte ci-dessus méntionné, en faveur de la *libre navigation* du *Bas-Wéser*, recoive dès ce moment toute l'application compatible avec la perception temporaire du péage d'Elsfleth.

Art. 7.

Le péage continuera d'être perçu conformément au tarif existant, inséré dans les lettres d'investiture, sans pouvoir être augmenté.

Art. 8.

Si à une époque quelconque, pendant le cours de cette perception temporaire, la ville de Brémen convenait avec S. A. S. d'un arrangement satisfaisant, S. A. S. se réserve le droit de faire cesser dès lors la perception, ou de la conférer à la ville pour le nombre d'années restant à courir, selon la nature de l'arrangement qui serait convenu à l'amiable.

Art. 9.

Il sera donné communication officielle des articles ci-dessus, aux députés des villes de Brême

et de Lubeck, par les Ministres des puissances médiatrices et de son Altesse Sérénissime.

Art. 10.

Tous les arrangemens seront exécutés sans délai, S. A. S. s'engageant particulièrement d'obtenir l'approbation de Sa Majesté Impériale de Russie, chef de Son auguste maison.

Fait et signé à Ratisbone le 25 mars (6 avril) 1805.

(L. S.) Signé: *Koch.*

(L. S.) Le baron de *Buhler.*

(L. S.) *Lasbreau.*

(L. S.) Le comte de *Goertz.*

Nr. 28.

Observations

de M. M. les Députés de la ville de Mayence.

L'illustre Commission nommée pour régler la navigation du Rhin, ayant manifesté le désir de s'instruire à fond sur les véritables avantages ou défauts des établissemens de station sur le Rhin, avant de proposer une décision définitive, les soussignés prennent la liberté de donner encore quelques éclaircissemens à cet égard, et de répondre aux objections que l'on a faites.

1°. *Les stations et les relâches forcées* (dit-on) *ne sont pas nécessaires* à la sûreté de la navigation par ce que rien n'empêche de descendre sans relâcher, de Bale par exemple jusqu'en Hollande, et de remonter également.

Il est vrai qu'avec de petits bateaux, venant du Haut-Rhin, il est possible de descendre jusqu'en Hollande, sans qu'il soit nécessaire absolument de relâche. Mais ces bateaux ne pouvant être que d'une très-petite capacité, ne seraient d'aucune utilité pour le commerce, car il faudrait, pour les transports un peu considérables, multiplier selon les différentes directions le nombre de ces petits bateaux, et éparpiller ainsi les cargaisons, ce qui, en retardant le départ, augmenterait nécessairement de beaucoup les prix du frêt, particulièrement encore par la raison toute simple que tous ces bateaux ne trouveraient point de chargemens de retour. C'est ainsi que si l'on voulait par exemple à Strasbourg mettre en chargement pour Mayence, pour Coblence, pour Cologne et pour plusieurs ports de la Hollande, autant de bateaux qu'il y a de destinations, combien de temps ne faudrait-il pas pour completter la cargaison de chacun? combien de temps ne resteraient-ils pas dans le port, et quel frêt faudrait-il payer, parce qu'il n'y aurait pas pour eux des chargemens de retour?

Ce n'est donc pas la possibilité physique ou absolue de dépasser les lieux de station, qui peut faire envisager ces derniers comme superflus à la navigation du Rhin, quoique cette possibilité même soit encore très-restreinte, et dépende d'une infinité de circonstances particulières toujours renaissantes sur le Rhin, dont le batelier seul, qui en vertu de l'institution des stations ne parcourt que les mêmes distances, doit avoir une connaissance plus parfaite encore que le pilote lamaneur confiné en de certains endroits.

C'est au contraire le véritable intérêt du commerce, qui rend la navigation par station nécessaire sur le Rhin. Ce commerce est notoirement pour la plupart commerce de commission et d'expédition. Des marchandises venant de tous les points du Rhin et de presque toute l'Allemagne par les rivières qui s'y jettent, sont transportées et dirigées vers autant de destinations différentes. Mais ces transports pourraient-ils se faire avec ordre, avec cette sûreté et célérité et à des prix si modiques qu'ils se font depuis des siècles au moyen de cette sage et excellente institution des stations et des relâches forcées? C'est par elle seule que de tous ces points les marchandises arrivent bien plus vîte à la station, puisque le batelier qui les y conduit, sûr de trouver un chargement de retour, n'a pas besoin d'attendre dans son port une cargaison pleine. Elles s'y rassemblent donc de toutes parts, et sont rechargées sur le champ dans un bateau prêt à partir, du bon état duquel on s'est préalablement assuré, et dont le conducteur doit posséder les qualités nécessaires pour avoir la confiance du commerçant.

La navigation en remontant le Rhin avec le même navire, est encore plus difficile qu'à la descente, et presqu'impossible, à moins qu'elle ne se fasse avec des bateaux plus petits encore, ou en employant des bateaux d'allége, comme cela se pratique sur la route entre Mayence et Strasbourg. Mais qui ne voit pas que les frais de remonte seraient doubles nécessairement, tandis que par l'institution des stations et des relâches forcées on est à

champ, rechargées dans le bateau qui, appelé par le tour de rôle, se trouve prêt à recevoir toutes ces différentes cargaisons. Il se complette donc nécessairement vîte, et part pour l'autre station de Cologne sans délai, et ainsi de suite le second, le troisième bateau (selon l'exigence des quantités arrivées); les marchandises destinées pour les lieux intermédiaires entre ces deux stations, sont chargées de la même manière dans les bateaux, également en chargement pour ces directions à tour de rôle. La même chose s'exécute dans l'autre station à Cologne, à l'égard des marchandises dirigées sur le Rhin supérieur, et tandis que celles venant à la descente, y sont rechargées pour aller plus bas encore, cette station renvoie celles pour l'amont; et c'est ainsi que les bateliers de la première station reçoivent une cargaison pour le retour, et que ceux arrivés de différens ports dans la première station, en réportent les marchandises qui y sont arrivées pour leurs ports respectifs.

Et c'est ainsi qu'il y a un mouvement régulier et continuel dans les transports qui se font avec une célérité qu'il est impossible d'obtenir d'une autre manière. Les bateliers, de leur côté, si leur nombre n'est pas excessif, sont pendant toute l'année utilement employés; ils font constamment des transports en allant et venant, et peuvent par conséquent les faire à un prix de frêt très-modique, ce qui ne pourrait pas avoir lieu sans cette navigation par station.

III. On oppose que la relâche forcée *augmente les frais*, et on se récrie particulièrement contre les frais de commission.

Cette objection, en elle-même, si elle était vraie, ne serait pas assez importante pour faire supprimer les

relâches forcées. Car les frais ne sont rien en comparaison des avantages qui en résultent, et il n'est aucunement problématique que sans cette institution les transports et expéditions coûteraient encore davantage, sans y compter les retards, les avaries de tout genre sur une longue route, et l'arbitraire du commissionnaire et du batelier. Mais on n'a rapporté aucune preuve de l'objection que l'on fait. Il est au contraire très-aisé de faire, d'après l'art. 8 de la convention, le calcul de tout ce que peuvent coûter les relâches forcées. Les frais ne sont aucunement exorbitans en proportion de l'avantage qu'ils procurent, et rien n'empêche de les modérer s'ils excèdent cette juste proportion.

Quant aux droits de commission, ceux-ci se perçoivent par l'expéditionnaire pour les déboursés du prix de frèt qu'il avance, pour la surveillance qu'il doit employer lors du rechargement des marchandises, et pour la correspondance qu'il est obligé de tenir régulièrement. Mais ces frais ne sont pas considérables, ils se règlent d'après l'usage du commerce généralement reçu et consenti par les commerçans, et le commissionnaire francfortois les perçoit aussi bien et au même taux pour les commissions qu'il fait, et il les prendrait doubles, en proportion des expéditions directes, si l'exemption des relâches lui était accordée. Mais les propriétaires des marchandises, et ceux à qui elles sont adressées, ne s'étant jusqu'isi jamais plaints de la perception de ce droit de commission, on doit s'étonner justement que ce ne soit que les expéditionnaires de Francfort qui fassent une pareille plainte.

IV. On prétend que l'on pourrait, en laissant à la volonté de chacun de se servir des lieux de sta-

tion et de relâche, établir néanmoins une *police de navigation* sur le Rhin.

Ce serait une de ces demi-mesures qui porterait le désordre à son comble, qui ferait qu'une anarchie complette s'organiserait peu-à-peu sur le Rhin.

On dit: „parce quil n'est pas douteux que l'institution des stations et des relâches est réellement bonne en elle-même, qu'elle présente tous les avantages que le commerce peut désirer, il ne sera aucunement nécessaire de la prescrire pour règle générale, par ce que l'on s'y conformera sans cela, et sans y être contraint."

Mais cet argument n'est que spécieux; l'intérêt privé, les spéculations et le désir de s'attirer le plus de commissions possible, feront sans doute négliger les vües du bien général, et les efforts que la ville de Francfort se donne pour se faire exempter de la règle générale, prouvent assez qu'il ne faut pas supposer que l'on se conformerait volontairement à une mesure établie pour le bien de tous.

Si donc une partie se conforme aux relâches dans les lieux de station, tandis que l'autre ne le fait pas, pourrait-on douter encore que le plus grand désordre n'en résultera pas nécessairement, car il n'y aura plus dans les stations de versemens suffisans, pour completer aussi vîte qu'auparavant la cargaison du bateau appelé au chargement à tour de rôle. Les transports languiraient, les stations, ne pouvant plus assurer les mêmes avantages, seront désertes, les bateliers se disperseront, l'on fera des entreprises de transports, des contrats d'as-

surance, devenus nécessaires alors, augmenteront les frais, une désorganisation complette enfin sera à l'ordre du jour, et le commerce cherchera alors autant que possible à éviter la route du Rhin qui aura perdu tout son crédit.

Et quelle police générale ou centrale voudrait-on introduire à la place de celle existante qui puisse remédier à cette anarchie? La navigation, par la suppression des lieux de station et de relâche forcée devenue libre, ne saurait plus être assujétie à une règle quelconque qui genât cette liberté, et augmenterait la confusion. En vain croira-t-on pouvoir établir, par des lois réglémentaires pour les bateliers, ou par le maintien de leurs associations, une police; on se tromperait fortement, parce que celle-ci ne serait toutefois que pour les corporations des bateliers, tandis qu'elle ne contribuerait en rien au maintien d'un bon ordre dans les transports, qui, d'après le principe d'une liberté absolue, doivent se faire librement; elle ne pourrait rien faire ni pour la sûreté, ni pour la célérité, ni pour la modicité du prix de frêt, puisque sans le maintien des lieux de station et des relâches forcées, il n'y aurait aucun point central d'où une surveillance générale puisse être dirigée. Une telle police devrait multiplier à l'infini, elle devrait être ambulante, et ne parviendrait à aucun but. Comment surveillerait-elle la sûreté des transports, lorsqu'il est libre de charger comment et où l'on voudra? De quelle manière apporterait-elle de la célérité dans les transports, lorsqu'il ne dépend aucunement d'elle de faire rassembler les marchandises, qui au contraire, se dirigeront isolément et librement? Com-

ment procurera-t-elle enfin la modicité du frèt, tandis que les stipulations du prix ne peuvent être qu'un objet de transaction particulière entre le batelier et le commerçant; parce que celui-ci, ne pouvant pas être obligé de donner ses marchandises, doit aussi être le maître de stipuler le frèt. Mais les bateliers ne recevant pas, comme par le passé, des chargemens de retour et étant obligés d'employer un tems plus long à compléter leur cargaison, ne peuvent plus accorder comme auparavant des prix modiques; ou si le desir de composer une cargaison, fait qu'un particulier pauvre accorde un prix modéré, c'est alors que l'expéditionnaire moins délicat partage avec lui, et le frèt sera toujours plus haut qu'il ne serait jamais par le maintien des relâches forcées. Voudrait-on, par une police quelconque, fixer les prix du frèt? Comment d'abord constituer une pareille police, sans un point central? Et quelle base prendrait-elle pour en faire un juste calcul? Aucun batelier ne pouvant compter sur un certain nombre de transports par an, il sera impossible d'évaluer ni ses frais ni le profit qui doit lui rester pour son existence, ce qui cependant doit nécessairement entrer dans le calcul. Il résulte donc de tout ceci, que c'est du moins hazarder beaucoup, que de soutenir qu'en supprimant l'institution sage qui existe, il n'y aurait rien à craindre dans la suite pour le bien du commerce et de la navigation, et que la liberté que l'on veut substituer maintenant, après que cet établissement d'ordre et de police générale a existé pendant plus de cinq siècles, ne porterait pas au désordre et à une anarchie générale.

On n'a du reste rien prouvé, pas même articulé, en quoi les lieux de station et de relâche forcée ont porté réellement préjudice ou dommage au commerce du Rhin. Et ce ne serait que dans ce cas seulement, qu'il deviendrait nécessaire de supprimer une institution reconnue mauvaise et dangereuse. Il n'y a qu'une ville qui se plaint, parce qu'elle prétend ne pouvoir assez gagner sur les commissions que, par la suppression de cette institution, elle serait à même de se procurer du Nord de l'Allemagne. Mais cela peut-il paraître suffisant, pour détruire des établissemens dont on ne connoit que de bons résultats?

Non, l'illustre Commission nommée pour régler cet objet si important, pèsera dans sa sagesse tous les détails et les résultats; elle les envisagera sous tous les points de vue. La décision qu'elle fera rendre, ne pourra qu'assurer à une postérité entière un bonheur durable; et l'histoire impartiale se plaira à consigner dans ses fastes, l'esprit juste et éclairé qui aura ainsi basé pour toujours la prospérité de la navigation et du commerce du Rhin.

Vienne, le 24 février 1815.

Les Députés de la Ville de *Mayence*.

Signé: François Comte de *Kesselstadt*.

Baron H. *Mappes*.

Ph. *Hadamar*.

No. 8b.

*Note supplémentaire au procès-verbal du 3 mars 1815, rédigée par M. le baron de Linden *), plénipotentiaire de S. M. le Roi de Wirtemberg, concernant la navigation sur le Neckar **).*

Le soussigné croit devoir ajouter au susdit procès-verbal qu'il ne peut d'aucune autre manière souscrire à la proposition faite d'abolir le *droit de relâche* établi à *Mannheim*, que, lorsque de commun accord entre les trois gouvernemens, savoir celui de *Wurtemberg*, de *Hesse* et de *Bade*, le principe sera prononcé:

„Que, sans nulle restriction, tout *droit de relâche* quelconque établi sur le *Neckar* sera aboli; et qu'il sera libre tant aux sujets des trois états qu'à tous ceux qui ont le droit de naviguer sur le Rhin, de naviguer librement sur cette rivière, dans toute son étendue, en se soumettant toutefois aux réglemens de police que la navigation de cette rivière exigera d'établir; de même qu'en payant les droits de perception qui sont fixés et qu'on tâchera de régler autant que faire se peut d'après ceux qui existent sur le Rhin."

Vienne, le 4 mars 1815.

Signé: Baron de *Berckheim*.

---

*) C'est-à-dire, à la proposition faite par M. de Linden au procès-verbal de la séance du 3 mars. *Remarque de l'éditeur.*

**) Cette note a été remise par *M.* le plénipotentiaire de *Bade*.

No. 3.

*Examen de la Convention du 5 août 1804 *); par M. le baron de Humboldt, plénipotentiaire de la Prusse.*

1) Police réglémentaire pour les ports d'embarcation, de décharge et de versement des chargemens.

Les articles 1 et 2 sont déjà, autant qu'ils peuvent encore être appliqués, dans le travail de la Commission.

Art. 3 — 6. Les objets indiqués dans ces articles devront être fixés par la police réglémentaire dans les lieux d'embarcation et de versement des chargemens (voy. Art. 18.).

Les art. 10 et 11 cessent avec l'abolition du droit de relâche.

Art. 12. pourrait également cesser, jusqu'à la disposition à la fin près, où il est dit *que les bateliers venant de Francfort* devront acquitter des droits à Mayence.

2) Prix du frèt.

Art. 13. Quoique la fixation du prix de frèt, entièrement liée aux droits d'échelle, ne paraisse plus nécessaire au comité, ce point sera néanmoins abandonné à la commission centrale, qui le fera, si elle croit avoir des raisons majeures pour cela, entrer dans le règlement définitif.

*) C'est la convention sur l'octroi de la navigation du Rhin, conclue à Paris, entre la France et l'Ecteur-Archichancelier y autorisé par la diète germanique. Elle se trouve imprimée à la fin de ces actes. *Remarque de l'éditeur.*

3) Associations de bateliers.

Art. 14 — 17. Tous les membres de la commission semblent d'accord, que la navigation du Rhin doit être libre aux associations et bateliers qualifiés de tous les états riverains, et qu'aucun ne doit en être exclu. Ceci pourra donc être posé en principe. Il faudrait ajouter en même temps, que tous les états riverains s'engageraient à laisser à leurs sujets la faculté d'entrer dans des associations étrangères. Ensuite le règlement doit fixer les qualités qu'il faudra avoir pour pouvoir naviguer sur le Rhin, et le mode dont les bateliers seront patentés. Je crois qu'il faudrait laisser ce droit maintenannt à chaque état riverain, en lui prescrivant néanmoins de se conformer en cela au règlement. En dernier lieu, il faudra examiner, si chaque état devra avoir des associations précisément, et si pour être batelier sur le Rhin il faudra nécessairement appartenir à une association? Cette question pourra aussi être réservée au règlement. Quant aux bateliers des états qui n'ont point de possessions sur le Rhin, mais seulement sur un de ses embranchemens ou confluens ils ne pourront, ce me semble, être admis sur le Rhin qu'autant que ses états se conformeront aux mêmes règlemens établis pour le Rhin (voy. Art. 19 — 22 — 24).

Art. 18. Les dispositions de cet Article, en tant qu'elles peuvent encore avoir lieu, rentrent dans le réglement pour les ports d'embarcation et de déchargement, dont il a été parlé aux Art. 7 — 9.

4) Grande et petite navigation.

Art. 19 — 22. Cette matière est entièrement liée au monopole des associations de bateliers et des

ports de station. Dans l'ancienne institution, la grande navigation était immédiatement soumisse à la police de l'octroi; la petite à celle des états riverains, et voilà pourquoi M. Eichhoff (p. 138) trouve que la police ne peut être maintenue qu'en restreignant beaucoup la petite navigation. Actuellement la police sur les bateliers et les lieux d'embarcation sera exercée par les états riverains, mais d'après les mêmes règlemens la différence la plus importante entre la grande et la petite navigation n'existe donc plus. A présent la distinction entre la grande et la petite navigation peut tout au plus faire partie du règlement pour les bateliers et leurs associations dont il a été parlé à l'article 14 — 17. M. Eichhoff semble n'admettre pour la grande navigation que les deux associations déjà existantes, et d'autres seulement pour la petite ou intermédiaire. Il n'est cependant pas bien précis sur ce point. Il veut défendre de décharger ou de prendre des chargemens de plus entre les ports de station, sous lesquels il n'entend cependant pas Mayence et Cologne seulement. Une pareille prohibition ne semble guères nécessaire; mais toute cette matière doit être, à l'exception du seul principe énoncé ci-dessus, abandonnée à la commission centrale. Et il ne peut, en aucun cas, y avoir dorénavant des points de station exclusivement déclarés tels.

L'art. 23 cesse, depuis qu'on veut comprendre, dans les dispositions actuelles, les rivières qui se jettent dans le Rhin.

L'art. 24 appartient au règlement pour les bateliers, Art. 14 — 17.

5) Douanes.

Art. 25 — 32. Il sera nésessaire de fixer, par le règlement, les précautions qui doivent être prises, pour que la contrebande ne puisse pas être protégée, sous le prétexte de la liberté de la navigation, et pour que, d'un autre côte, celle-ci ne soit pas réellement gênée par les lois et règlemens des douanes.

En réservant cet objet à la future commission, on pourrait insérer dans le travail actuel un article de la teneur suivante: „Les douanes des états riverains, par tout où il en existe, resteront séparées des bureaux de perception des droits de navigation, et ne pourront peser que sur l'importation des marchandises dans les pays riverains. Le règlement définitif renfermera des dispositions propres à empêcher que la surveillance des douanes ne mette pas d'entraves à la navigation." Art. 41 — 88.

Art. 33 — 36. Le principe sur l'entretien des chemins de halage et les travaux dans le lit de la rivière, étant posé par la Commission, il ne restera guères autre chose à régler sur cet objet dans l'arrangement définitif, que ce qui concerne les travaux dans le lit de la rivière, là où les deux rives appartiennent à différens états.

Les art. 37 — 39 cessent.

L'art. 40 devra rester dans le règlement définitif, là où il sera parlé du tarif et des droits à payer.

L'art. 41 appartient aux art. 30 à 32.

Les art. 42 — 46 sont supprimés. L'art. 46 se trouve déjà dans ceux de la Commission.

Art. 47. L'organisation des bureaux de perception doit être fixée d'une manière uniforme et invariable par le règlement définitif, ainsi que la commission l'a déjà énoncé à l'Art. 6. (voy. Art. 60, 67, 82, 87, 95, 97, 107, 113, 116, 120, 122, 127.)

M. Eichhoff fait des réflexions qui semblent fort sages sur les changemens nécessaires à faire dans le placement des bureaux, et sur le principe posé par la Commission de faire payer pour les distances à parcourir dont il désire plus d'exceptions qu'il n'en existe déjà. Toute cette matière doit être remise à la Commission, qui devra partir du principe, que la perception ne sera plus commune dorénavant, ce que *M. Eichhoff* paraît encore avoir ignoré.

Les art. 48 — 56 sont à supprimer.

Art. 57 — 59. Il serait bon que la Commission énonçât, déjà à présent, que tous les employés des bureaux de perception, ainsi que les juges des tribunaux de 1ère et 2de instance, prêteront un serment par lequel ils promettent de s'en tenir strictement en ce qui regarde la navigation, au règlement de l'octroi, sans en dévier, par quelque motif ou sur quelque ordre que ce peut être; que ce serment serait prêté entre les mains des autorités respectives des états riverains, mais que les procès-verbaux de ces prestations de serment seraient communiqués en copies vidimées à la Commission centrale et déposées dans ses archives.

Art. 60. Le mode pour suppléer à un employé des buraux malade, devra être également arrêté par le règlement. Il s'entend de soi-méme que ce-

lui qui ne fait que remplacer momentanément un employé devra être assujéti au serment.

Cet article dépend au reste du 47e.

Les art. 61 — 66. sont à supprimer.

Art. 67 — 72. Le règlement devra fixer le traitement de tous les employés des bureaux de perception et des tribunaux de 1ère instance. Les états riverains devront renoncer au droit de diminuer cette fixation.

Art. 73 — 82. Les fonds communs pour les pensions et les secours à distribuer aux veuves et aux orphelins, ne peuvent plus avoir lieu dès que la perception cesse d'être commune. Mais le règlement devra fixer ce que chaque état devra faire pour les employés en retraite, les veuves et orphelins; et il est important, que leur situation ne devienne pas moins avantageuse qu'elle l'etait jusqu'ici. Les art. 67 — 82 appartiennent au 47e.

L'art. 83 devra être conservé dans le règlement.

L'art. 84 pourra être supprimé.

Les art. 85 — 86 devront être maintenus par le règlement, et on devra ajouter au 1er qu'il sera défendu aux employés des bureaux de faire le négoce ou d'y prendre part. Le consentement des employés pour se faire suppléer, devra être à présent obtenu de leurs supérieurs respectifs.

Art. 87. Cet article correspond à l'organisation des bureaux de perception, et doit entrer dans la partie du règlement dont il est parlé à l'art. 47.

Art. 88 — 89. La Commission a déjà arrêté, que les bateaux de l'octroi porteraient le pavillon de chaque état riverain. La même chose aura lieu pour les employés. Mais pour distinguer les ba-

teaux et les employés de tout autre, il serait bon de mettre sur le pavillon des premiers le mot *Rhenus*; également à conserver sur les boutons de l'uniforme des employès. Le dernier alinéa de l'art. 88 doit entrer dans la partie du règlement où il est parlé des douanes (voy. 28 — 52.)

6) Désignation des bateaux, manifestes etc.

Art. 90. La formalité dont il est question dans cet article, est une des plus essentielles et utiles, mais a été omise pendant les dernières années. Il faudrait la rètablir, et la Commission centrale devra fixer par le règlement les endroits où elle devra être faite, sous la surveillance de l'autorité publique. Voy. les art. 95, 97, 111, 119.

Art. 91. 92. Leur contenu devra entrer dans cette même partie du règlement.

Art. 93. Voyez les observations que fait M. *Eichhoff* sur le principe énoncé dans cet art., dont il a été parlé au 47e.

Art. 94. M. *Eichhoff* croit qu'il faudrait, en fixant de nouveau le droit de reconnaissance, régler autrement l'échelle des droits à payer, et y comprendre aussi les bateaux de 2500 à 5000 quintaux.

On pourrait donc changer le 2e alinéa du 3. art. du travail présenté à la dernière séance, de la manière suivante:

„Le droit de reconnaissance restera tel qu'il est réglé par l'art. 94 de la convention du 5 août 1804, sauf à déterminer l'échelle des droits à payer autrement et de manière que les bateaux de 2500 à 5000 quintaux y soient compris également. Mais ce droit pourra être étendu de même et dans la

même proportion, aux distances mentionnées ci-dessus.

Art. 95 — 97. La fixation des poids, mesures et monnaies appartient à la partie du réglement qui traitera du mode de perception et du manifeste des bateaux. Voy. art. 47 — 90.

Il conviendra de prendre pour les poids et mesures le système le plus simple, sans s'attacher à la circonstance du pays auquel il appartiendra. Quant aux monnaies, la commodité des bateliers exige que le payement puisse se faire indifféremment en monnaies allemandes, françaises et hollandaises., mais il doit exister un tarif approuvé par la commission centrale.

Art. 99. Malgré les réflexions que M. *Eichhoff* fait sur la distribution de la quotité des droits sur les différens bateaux, il faut s'en tenir à ce qu'on a fixé dans l'art. 3 de notre travail; savoir, que la totalité des droits de Strasbourg jusqu'à la frontière des Pays-Bas, soit de 2 francs et d'un franc 33 c. en descendant: que cette somme soit egalement distribuée sur chaque lieue d'Allemagne de 15 au degré dans cette étendue; et que chaque état riverain perçoive les droits à proportion du nombre de lieues qu'il possède sur la rive.

Art. 102 — 105. La classification des marchandises doit être renvoyée entièrement à la commission centrale qui seul peut entrer dans ce détail, et qui est à même de consulter les avis du commerce sur cet important objet.

Art. 106 à supprimer.

Art. 107. Le contenu de cet article doit, après une vérification convenable, entrer dans la partie du règlement, dont il a été parlé aux art. 95 — 97.

Art. 108 — 110. Les dispositions de ces art. doivent subir les changemens qu'exige la perception des droits dans chaque état riverain substituée a la perception commune.

Art. 111 — 112. Ces deux art. me paraissent d'une teneur assez générale et assez importante pour entrer dans le travail de notre commission.

Art. 113. appartient à la partie du règlement concernant le mode de perception (voy. art. 47.)

7) Contraventions.

Art. 114 — 115. Les contraventions, peines et amendes formeront une partie du règlement. Voy. 117.

L'art. 116 appartient au mode de perception. Voyez 47.

L'art. 117. appartient à la partie du règlement qui traite des contraventions. Voy. 114 — 115.

A cette occasion la Commission qui rédigera le règlement décidera aussi, si les droits et amendes à payer, d'après cet article, resteront en entier au bureau qui aura fait la découverte de l'infidélité commise, ou si ce bureau devra faire la restitution convenable aux autres bureaux fraudés.

Art. 118 — 119. Ces deux articles doivent également entrer, d'une manière convenable, dans le règlement, et appartiennent au chapitre des manifestes. Voy. art. 90.

Art. 120. Cet article établit une exception du principe de ne payer que la distance à parcourir,

et appartient au tarif et au mode de perception. Voy. art. 47.

Art. 122 — 127. Les objections que *M. Eichhoff* élève contre les autorités judiciaires de 1ère et 2de instance que notre commission veut établir, ne m'ont point convaincu que l'ancien ordre de choses fût préférable.

Un receveur, quelque nom qu'on lui donne, appartient toujours au bureau, et en tire, d'après l'art. 72. de la convention, sa part de la recette. Il peut en conséquence être toujours taxé de partialité.

M. Eichhoff insiste aussi beaucoup et avec raison dans son livre, sur ce que les employés des bureaux ne doivent pas être diminués, puisque d'ailleurs les receveurs étant obligés de faire les fonctions de contrôleurs, deviennent juges et parties à la fois. En cas d'absence, de maladie etc., cet inconvénient ne peut pas manquer d'avoir lieu. Je demeure donc dans mon opinion, que des juges qui sont entièrement étrangers à la perception, et ne partagent point l'esprit de corps qui doit régner dans les employés de l'octroi, sont une meilleure garantie pour les bateliers et le commerce. Mais il est certain, que l'organisation des bureaux peut être simplifiée à présent que les fonctions judiciaires en sont séparées, et voilà ce qui doit entrer dans la partie du règlement dont il est parlé à l'art. 47.

Pour ce qui appartient aux tribunaux de 1ère et 2de instance, leur organisation et leur procédure doit au reste être soigneusement fixée dans le règlement.

Art. 130. Le pouvoir attribué dans cet article au directeur général ne pourra désormais apparte-

nir qu'à la commission centrale; et il lui a déjà été donné par l'art. 12 de notre travail, qui lui permet de délibérer sur tout ce qui appartient au bien de la navigation.

D'après cette faculté, elle peut évidemment aussi convenir des changemens ou supplémens du règlement, sauf à être approuvée dans ses décisions par ses commettans.

Art. 151. Cet article devrait entrer dans notre travail même.

Signé: *Humboldt.*

N°. 4.

Continuation

des articles proposés par M. le baron de Humboldt, plénipotentiaire de la Prusse.

Art. 17.

Associations de bateliers.

Aucune association de bateliers d'un des états riverains du Rhin, ne pourra exercer un droit exclusif de navigation sur cette rivière. Mais il sera libre aux sujets de chacun de ces états de demeurer ou de devenir membres d'une association d'un autre état.

Art. 18.

Douanes.

Les douanes des états riverains, partout où il en existe, resteront séparées des bureaux établis pour la perception des droits de la navigation, et ne pèseront que sur l'importation des marchandi-

ses dans les pays riverains, ou sur leur exportation de là.

Le règlement definitif renfermera des dispositions propres à empêcher que la surveillance des douaniers ne mette pas d'entraves à la navigation.

Art. 19.

Les bateaux et nacelles de l'octroi porteront le pavillon de celui des états riverains auquel ils appartiennent. Mais pour les désigner comme destinés au service de l'octroi, il y sera ajouté le mot: *Rhenus.*

Art. 20.

Point de ferme.

Le droits de la navigation du Rhin ne pourront jamais être affermés, soit en masse, soit partiellement.

Art. 21.

Point d'exemption.

Aucune demande en exemption ou modération de droits, ne sera admise ni par les préposés des bureaux, ni même par la destination des embarcations, des effets ou des marchandises, et à quelsques personnes, corps, villes ou états que les uns ou les autres appartiennent, comme aussi par quelque service ou par quel ordre que le transport s'en effectue.

Art. 22.

Cas de guerre.

S'il arrivait (ce qu'à Dieu ne plaise), que la guerre vînt à avoir lieu entre quelques-uns des états situés sur le Rhin, les gouvernemens co-possesseurs de la rive s'engagent à respecter aussi dans

ce cas la liberté de la navigation, autant que cela sera conciliable avec les opérations de la guerre, à ne pas troubler le service de l'octroi, à faire jouir ses employés des priviléges de la neutralité, à accorder des sauvegardes aux bureaux de perception, et à ne point priver leurs caisses des moyens nécessaires pour s'acquitter des charges communes telles que sont les pensions, rentes etc. etc.

Art. 23.

Réglement.

La Commission actuelle ayant dû se borner à poser les principes les plus généraux, sans entrer dans tous les détails qu'il sera indispensable de règler, toutes les dispositions particulières et nommément celles qui regardent le tarif des droits, tant celui qui est adopté pour toutes les marchandises en général, que celui pour les marchandises qui, d'après une certaine classification, payent des droits moins forts, la distribution des bureaux de perception, leur organisation, et le mode de percevoir, l'organisation des autorités judiciaires de 1ère et 2de instances, et leur procédure, l'entretien des chemins de halage, et les travaux au lit de la rivière, les manifestes, le jaugeage et la désignation des bateaux et des trains de bois, les poids, mesures et monnaies qui seront adoptés, et leur réduction ou évaluation, la police pour les ports d'embarcation, de décharge et de versement de chargemens, les associations de bateliers, les conditions requises pour être batelier, à l'égard de la grande comme de la petite navigation, la fixation du prix de frêt, les contraventions, la séparation des bu-

reaux pour la navigation, des douanes etc., seront réservés au règlement définitif, qui sera dressé ainsi qu'il va être exposé ci-après.

VIII.

Procès-verbal

de la huitième conférence de la Commission sur la libre navigation des rivières.

Vienne, le 14. mars 1815.

En présence

de tous les membres indiqués au procès-verbal de la 2de conférence à l'exception pour l'*Autriche* de M. le baron de *Wessenberg*; pour le *Wirtemberg* de M. le baron de *Linden*, invité également, absent.

Le procès-verbal de la précédente conférence ayant été lu et signé, il a été observé que, sur le point de la navigation du *Neckar*, la déclaration de M. le baron de *Türckheim* manquait encore; sur quoi, celui-ci a donné à connaître qu'il adhérait sur cet objet aux propositions faites par M. le baron de Berckheim; mais que, quant aux *péages*, il attendait encore des renseignemens ultérieurs, en accédant toutefois au principe enoncé, à l'égard de ceux-ci.

M. le baron de *Spaen*, ayant ensuite donné par écrit une *déclaration* insérée au procès-verbal sous le nº. 1, portant que, dans le cas où d'après la teneur du présent protocole, on persisterait à con-

sidérer comme compris sous l'inspection de l'octroi, les deux embouchures du Rhin connues sous le nom du *Lech* ou du *Waal*; il devrait, en raison de l'étendue des rives appartenant à la Hollande, demander pour celle-ci, ou qu'elle ait une plus forte proportion que celle d'un *sixième* dans le nombre des voix pour la nomination des employés ou pour d'autres cas pareils, ou que, la branche droite s'appelant ensuite le Lech, soit seule considérée comme fesant partie de la navigation du Rhin. On a pris cet objet en considération, et il a été convenu que *le Lech seul* sera considéré comme *continuation du Rhin* et soumis aux dispositions à établir sur ce fleuve. Que par contre, le *Waal* sera considéré comme *continuation de la Meuse* et compris sous les stipulations qui entreront dans le présent règlement relativement à ce fleuve; moyennant quoi M. le baron de *Spaen* a déclaré se désister de sa prétention, touchant l'augmentation de la participation de la Hollande aux nominations et autres cas de ce genre.

M. le baron de *Humboldt* a ensuite déclaré que, relativement à la *Moselle*, son gouvernement admettait les mêmes principes que ceux qui ont été établis pour le *Rhin*, en ce qui concerne le tarif, l'établissement des bureaux, la participation proportionnelle à la perception des droits, mais à l'exception de ce qui est relatif à la commission centrale; le tout à condition, que les mêmes principes seront admis pour la *Meuse*. M. le duc de *Dalberg* ayant observé que le tarif actuel des *droits* établis sur la *Moselle*, était inférieur à celui du Rhin, M. le baron de *Humboldt* a témoigné qu'il était porté à admettre que, dans ce cas, les droits actuels ne se-

raient pas élevés, que cependant à cet égard il devait se réserver de demander des instructions ultérieures à son gouvernement.

M. le baron de *Spaen* ayant ensuite donné à connaître, en se réservant l'approbation de son souverain, que, relativement aux droits sur la *Meuse*, il était prêt à prendre l'engagement que ces droits n'outrepasseraient pas le tarif du Rhin, et que, si les droits actuellement perçus étaient plus bas, ils ne seraient point élevés, M. le baron de *Humboldt* a temoigné être d'accord sur ces principes, mais en demandant qu'il soit expressément ajouté que les sujets prussiens sur la rive de la *Roër* jouiraient des mêmes droits que ceux des états hollandais sur la rive de la *Meuse*, en se conformant aux mêmes règlemens. Ce que M. de *Spaen* a admis.

En repassant ensuite de nouveau les 9 premiers articles du *projet* de M. de *Humboldt*, joints au procès-verbal de la 6me séance no 3, on n'a pas trouvé d'autre changement à faire, si non que, sur la proposition de M. le baron de Marschall, on est convenu qu'a la fin de l'art. 5. on ajouterait après „*lui assigné*“ le mot *exclusivement*.

M. de *Humboldt* a présenté la *rédaction* promise à la précédente conférence d'articles à substituer aux art. 10—14 du dit projet. Cette rédaction est jointe au présent procès-verbal sous le no. 2, et les art. de 10 à 18 en ont été cotés. A la lecture qui en a été faite, on a fait les *remarques suivantes*, sous la résèrve d'observations ultérieures à présenter à la prochaine séance.

Art. 13.

Il a été adopté non-obstant ce qui avait été proposé à la conférence précédente, que la réunion de la *Commission centrale* aurait lieu à *Mayence*, et non à Francfort, afin que les archives se trouvent dans le même lieu assigné pour la résidence de l'inspecteur en chef.

Art. 14.

Relativement aux pensions de retraite pour les employés, on est convenu qu'elles seront de la moitié du traitement, si l'employé n'a pas 10 ans de service, et des deux tiers, s'il a servi 10 ans et au-delà. Elles seront payées de même manière que le traitement; et quant aux traitemens des inspecteurs en activité, on est convenu qu'ils seront à la charge de tous les états riverains, qui y contribueront dans la proportion fixée plus haut.

Il n'a rien été observé relativement à la réduction des articles nouvellement côtés 15, 16, 17 et 18, ni relativement aux articles 15 et 16 de l'ancienne rédaction, côtés 19 et 20.

Procédant ensuite à la *discussion des articles* remis par M. le baron de *Humboldt* à la 7me conférence sous le n°. 4, lesquels au lieu d'être numérotés de 17 à 23, comme ils l'étaient, sont maintenant numérotés de 21 à 27, on a adopté les amendemens suivans.

Art. 21.

On a substitué la rédaction suivante:

„Aucune association de bateliers, moins encore un individu qualifié batelier (là où il n'existerait

point d'association d'un des états du Rhin), ne pourra exercer un droit exclusif de navigation sur cette rivière ou sur une de ses parties. Il sera libre aux sujets de chacun de ces états de rester membres d'une association d'un autre de ces états."

Art. 22.

On a substitué la rédaction suivante:

„Les douanes des états riverains n'ayant rien de commun avec les droits de la navigation, elles resteront séparées de la perception de ces dernières. Le règlement définitif renfermera des dispositions propres à empêcher que la surveillance des douaniers ne mette pas d'entraves à la navigation."

Art. 25.

A cet art. M. le baron de *Humboldt* a proposé d'ajouter:

„Sont cependant exceptés de la présente disposition les cas, où un des gouvernements riverains accorderait des exceptions valables uniquement pour ce bureau dont la recette lui appartient en entier."

Cette proposition ayant été mise aux voix, les plénipotentiaires de *Hollande* et de *Nassau* ont seuls accédé à l'opinion de celui de *Prusse*; les *cinq autres* ayant opiné pour le rejet.

Toutefois M. le baron de *Humboldt* s'est réservé d'attendre des instructions ultérieures, en déclarant que sur ce point les siennes ne lui permettaient pas de céder.

Art. 26.

M. de *Humboldt* ayant lui-même proposé de retoucher la rédaction de cet article, M. le duc de

Dalberg a fait la proposition d'y substituer celle de l'art. 131 de la convention de 1804 *mutatis mutandis* et cette dernière proposition a été adoptée.

Mylord *Clancarty* ayant déclaré que, non obstant qu'il regardait tout cet article comme peu utile par la nécessité de faire en temps de guerre la visite des bateaux, afin d'empêcher la contrebande de guerre, il ne s'opposait pas à son insertion.

Sur quoi on a arrêté la suivante rédaction, en conformité de l'art. 131 susdit:

„S'il arrivait (ce qu'à Dieu ne plaise) que la guerre vînt à avoir lieu entre quelques-uns des états situés sur le Rhin, la perception du droit d'octroi continuera à se faire librement, sans qu'il y soit apporté d'obstacle de part ni d'autre.

„Les embarcations et personnes employées au service de l'octroi, jouiront de tous les priviléges de la neutralité. Il sera accordé des sauvegardes pour les bureaux et les caisses de l'octroi."

Art. 27.

On est convenu qu'aux mots qui se trouvent à la fin de cet article:

„pour être batelier, à l'égard tant de la grande que de la petite navigation:

on ajouterait:

„si et autant qu'une pareille distinction doive être maintenue."

La discussion de ces articles ayant été terminée, on est convenu d'y faire succéder les dispositions relatives aux *rentes* ou *pensions* affectées sur l'octroi de la navigation, dont M. de *Humboldt* a

fait espérer de présenter la rédaction à la prochaine séance, et de terminer ensuite le tout par les deux derniers articles du projet de M. de Humboldt (séance 7me n°. 4), auxquels on n'a pu encore donner de numéros fixes, mais qui n'ont point éprouvé d'objection à la discussion.

Et comme ainsi on peut espérer de terminer à la prochaine séance le travail de la Commission sur la navigation du *Rhin*, afin de faire sur cet objet un *premier rapport* aux plénipotentiaires signataires du traité de Paris, et qu'à ce rapport il est à désirer de pouvoir faire succéder au plutôt un *second rapport* sur la navigation des *rivières confluentes* à ce fleuve, et ensuite un *troisième* sur les *autres rivières* dont la navigation est du ressort de la Commission, M. le baron de *Türckheim* a été invité de concerter, avec les plénipotentiaires des autres états riverains du *Mein* et du *Neckar*, une rédaction des articles concernant la navigation du *Mein* et du *Neckar*, et de la présenter, s'il se peut, à la prochaine séance fixée à jeudi 16 de ce mois, à 11 heures.

Sur quoi la présente séance a été levée.

No. 1.

Declaration

de M. le baron de Spaen, plénipotentiaire de la Hollande.

Le soussigné ayant plus mûrement réfléchi à la proposition faite à la dernière séance par M. le baron de Humboldt au sujet de la *nomination de l'Inspec-*

teur en chef et des *trois Sous-inspecteurs*, croit de son devoir de représenter à la Commission que l'état des Pays-Bas se soumettant avec deux embranchemens d'embouchure du Rhin, de *Lech* et de *Waal*, à l'inspection et aux règlemens communs aux autres états riverains du fleuve, il aura un très-long espace de rive à surveiller et à entretenir; et qu'ainsi la proportion des voix pour la navigation, qui d'ailleurs serait probablement prise pour règle en d'autres cas, ne serait pas équitablement réglée, si on ne lui en accordait que la moitié, et que cette proportion ne pourrait être admissible que pour *une seule* des branches qui conduisent à la mer, nommément le *Lech* qui est au fond la véritable continuation du Rhin; tandis que l'autre branche, savoir le *Waal*, tombe à peu de lieues au-dessous de Nimègue dans la Meuse et perd son nom avec ses eaux dans ce dernier fleuve. Il croit donc pouvoir demander, ou que l'état des Pays-Bas ait une plus forte proportion dans le nombre des voix pour la nomination des employés et pour d'autres cas pareils, ou que la branche droite, qui conserve le nom de Rhin et, s'appelant ensuite le *Lech*, conduit à Rotterdam et débouche dans la mer, soit *seule considérée comme fesant partie de la navigation du Rhin*, soumise aux dispositions arrêtées par la présente Commission.

Vienne, 14 mars 1815.

Signé : Le baron de *Spaen*.

No. 2.

Projet

d'articles sur l'organisation de la Commission centrale à mettre à la place de ceux concernant le même objet proposés dans la séance du 28. fevrier 1816; présenté par M. le baron de Humboldt, plénipotentiaire de la Prusse.

Art. 10.

Afin d'établir un contrôle exact sur l'observation des réglemens communs, et pour former une autorité qui puisse servir de moyen de communication entre les états riverains sur tout ce qui regarde la navigation, il sera créé une *Commission centrale.*

Art. 11.

Chaque état riverain nommera un Commissaire pour la former, et elle se réunira régulièrement le 1er novembre de chaque année à *Mayence.* Elle jugera, par les circonstances et les affaires sur lesquelles elle aura à statuer, si, outre cette session, il sera nécessaire qu'elle en tienne une seconde au printemps.

Le président, qui, sans autre prérogative, sera chargé de la direction générale des travaux de la commission, sera désigné par le sort, et renouvelé, dans le cas où une session se prolongerait, tous les mois. Un autre membre de la Commission sur le choix duquel les membres conviendront, tiendra le procès-verbal.

Art. 12.

Administration permanente.

Afin qu'il existe une autorité permanente qui puisse aussi pendant l'absence de la commission cen-

trale, veiller au maintien du règlement, et à laquelle le commerce et les bateliers puissent recourir en tout temps, il sera nommé *un Inspecteur en chef*, et *trois Sous-inspecteurs*.

L'inspecteur en chef résidera également à Mayence. Les sous-inspecteurs seront destinés pour le haut, moyen et Bas-Rhin.

Art. 13.

L'*inspecteur en chef* sera *nommé* par la Commission centrale, à la pluralité des voix, mais de la manière suivante. On fixera un nombre idéal de voix, et le commissaire prussien en exercera un tiers, le commissaire français un sixième, le commissaire des Pays-Bas un sixième, et celui des autres princes allemands, outre la Prusse, un tiers. La distribution des voix de ces princes sera réglée dès qu'il aura été disposé définitivement de la rive entière du Rhin, mais elle sera faite également d'après l'étendue des possessions respectives sur la rive.

Les *trois sous-inspecteurs* seront *nommés*, l'un par la Prusse, le second alternativement par la France et les Pays-Bas, et le 3me par les autres Princes allemands co-possesseurs de la rive qui conviendront de concourir à cette nomination.

Art. 14.

Les places tant de l'inspecteur en chef que des sous-inspecteurs seront à vie. Si la commission croyait avoir des motifs de déplacer l'un de ces employés, elle pourra mettre en délibération s'il devra être remplacé par un autre ou traduit en jugement. Dans le premier cas, il aura une pension de retraite, laquelle sera de la moitié du traitement,

s'il n'a pas dix années de service, et des deux tiers, s'il a servi dix années ou au delà. Cette pension sera payée de la même manière que le traitement. Dans le second, la Commission décidera, en délibérant de la manière prescrite par l'art. 7, quels seront les tribunaux qui le jugeront en 1ère et en 2de instance. L'employé obtiendra la pension de retraite s'il est acquitté entièrement, et il sera statué sur lui, selon la sentence prononcée, dans le cas contraire. Aussi souvent que la Commission mettra aux voix l'éloignement d'un des inspecteurs, elle votera de la manière indiquée à l'art. 4. Mais l'employé ne pourra perdre sa place, que lorsqu'il aura les deux tiers du nombre idéal des voix contre lui.

Art. 15.

Ses fonctions.

L'inspecteur en chef, assisté de ses trois sous-inspecteurs, est destiné à veiller à l'exécution du règlement et à mettre de l'ensemble dans tout ce qui regarde la police de la navigation. Il aura en conséquence le droit et le devoir d'adresser à cet égard des ordres aux bureaux de perception, et de se mettre en rapport avec les autres autorités locales des états riverains. Les employés des bureaux et les autorités locales devront lui prêter obéissance et assistance dans tout ce qui regarde l'exécution du règlement et ne pourront surseoir à l'exécution de ses instructions que lorsqu'il dépasserait les limites de ses fonctions. Dans ce cas, ils en feront incessamment rapport à leurs supérieurs. L'inspecteur en chef devra en outre préparer tous les matériaux qui pourront éclairer la commission centrale sur

l'état et les besoins de la navigation, et lui faire les propositions convenables sur les mesures qu'il serait bon de prendre. Dans les cas urgens il pourra et devra entretenir à cet égard correspondance avec ses membres, même dans le temps qu'elle ne sera point réunie.

Art. 16.

Attributions de la Commission centrale.

La Commission centrale se fera rendre compte par les inspecteurs de leur administration, les assistera dans leurs fonctions, et surveillera la manière dont ils s'en acquittent. Elle s'occupera en même temps de tout ce qui pourra tendre au bien général de la navigation et du commerce, et publiera à la fin de chaque année un rapport détaillé sur l'état de la navigation du Rhin, son mouvement annuel, ses progrès, les changemens qui pourraient y avoir eu lieu et tout ce qui intéresse le commerce intérieur et étranger.

Art. 17.

Mode de délibérer et de statuer.

La Commission centrale prendra ses décisions à la pluralité absolue des voix qui seront émises dans une parfaite égalité. Mais ses membres devant être regardés comme des agens des états riverains chargés de se concerter sur leurs intérêts communs, ses décisions ne seront obligatoires pour les états riverains qu'en tant qu'ils y auront consenti par leur commissaire.

Art. 18.

Traitement des Inspecteurs.

Le traitement de l'inspecteur en chef et des sous-inspecteurs, mais non pas celui des commis-

afin que ce mémoire puisse servir de base et d'instruction à ceux qui seront chargés de rédiger le règlement général, et lecture ayant été faite de cette pièce, les légers changemens, qu'on est convenu d'y faire, ont été portés sur le champ en marge de la pièce et approuvés.

4°. M. le baron de *Humboldt* a ensuite présenté une *rédaction* des articles relatifs aux *rentes* et *pensions* affectées sur l'ancien octroi de la navigation du Rhin, numérotés 28 et suivans: lesquels ont été joints au présent procès-verbal sous le n°. 1, et lecture en ayant été faite, on est convenu de les discuter à la prochaine séance. Comme on est convenu que pour les *pensions de retraite* également, et celles des *veuves* et *orphelins*, il n'y aurait plus de caisse commune, M. le baron de *Humboldt* a annoncé qu'il retoucherait dans ce sens l'art. 29.

II.

Passant ensuite aux points relatifs à la navigation des confluens du Rhin, nommément du *Mein* et du *Neckar*, comme aussi à celle de la *Moselle*, de la *Meuse*, et de l'*Escaut*:

1°. M. le baron de *Marschall*, en observant que parmi les confluens du Rhin on n'a pas fait expressement mention de la *Lahn*, navigable depuis l'embouchure du Rhin jusqu'à Weilbourg, a demandé d'insérer au protocole, que cette omission reposait sur le motif que, par l'art. 27 du *procès-verbal général de la commission centrale des puissances signataires du traité de Paris*, il est expressément dit

„qu'à l'égard des anciennes possessions de S. A.
„R. le Prince souverain des Pays-Bas, S. M.
„le Roi de Prusse s'engage de faire avec les
„duc et prince de Nassau des arrangemens et
„échanges territoriaux, propres à conserver aux
„possessions de LL. AA. SS. l'arrondissement
„et la contiguité convenables."

Il est donc à prévoir qu'en exécution de cet article, les deux rives de la *Lahn*, dans tout l'espace navigable de cette rivière, appartiendront aux duc et prince de Nassau, et qu'en conséquence la *Lahn* ne tombe point dans la catégorie des rivières que séparent plussieurs états et qui seules sont du ressort de la présente commission.

2°. M. le baron de *Türckheim* a ensuite présenté à la commission un *procès-verbal* sur la *navigation* du *Mein* et du *Neckar*, concerté entre les plénipotentiaires des états bordant les rives de ces fleuves, lequel a été joint au présent procès-verbal sous le n°. 2.

Et comme à la lecture de ce procès-verbal on a observé que relativement aux *péages* sur ces rivières, lesquels n'avaient point été supprimés, comme l'ont été ceux sur le Rhin; il y est dit que ces péages continueront sur le pied sur lequel ils ont été perçus en 1802, sans pouvoir être élevés au-delà; et en tâchant de s'approcher, autant que les circonstances le permettent, du *tarif* établi pour le *Rhin*, plusieurs membres, nommément les plénipotentiaires de *Prusse* et de *Hollande*, ont observé que, si, en opposition au seul tarif de la navigation, tous les péages étaient supprimés sur la *Mo-*

selle et sur la *Meuse*; et si particulièrement la Hollande voulait supprimer sur la Meuse même ces péages, qui n'étaient point pour son compte, mais pour celui des particuliers, auxquels on ne pourrait pas les enlever sans leur accorder une juste indemnité, il serait juste, qu'aussi les états bordant les rives du *Neckar* et du *Mein* consentissent à ce que, soit sous le nom de péage, soit sous celui de droit de navigation, on ne perçoive pas sur ces rivières des droits plus forts que ceux établis sur la navigation du Rhin; d'autant plus, qu'autrement l'engagement d'accorder aux sujets de ces états une navigation aussi libre sur le Rhin, qu'elle l'est pour les états du Rhin même, serait sans une juste réciprocité.

Sur quoi Messieurs les plénipotentiaires, barons de *Türckheim*, de *Marschall* et de *Berckheim*, ont observé que, les péages sur le Rhin n'ayant été supprimés que moyennant une indemnité, on ne pouvait pas leur demander de faire gratuitement le sacrifice d'un revenu important, et d'autant moins que les frais d'entretien de ces rivières dans leur état navigable, étaient très-considérables. Toutefois, sur les représentations qui leur ont été faites, ils ont déclaré, qu'on tâcherait de faire approcher, autant que les circonstances le permettraient, les droits ou péages à percevoir sur ces rivières, aux droits établis sur le Rhin.

3o. M. le baron de *Humboldt* a ensuite proposé la rédaction d'un article sur la navigation de la *Moselle*, en conformité des principes adoptés à la dernière conférence. Lequel a été joint au présent procès-verbal sous le no. 3.

4°. Il a de même déclaré être d'accord, sur l'adoption des mêmes principes, relativement à la *Meuse*, toutefois en demandant que, dans l'article à rédiger sur cet objet, et de la rédaction duquel M. le baron de *Spaen* a été invité à se charger pour la prochaine séance, il soit expressément ajouté, que les sujets prussiens sur la rive de la Roër jouiront des mêmes avantages pour la navigation que les habitans des rives de la Meuse, en se soumettant aux mêmes réglemens.

5° Quant à l'*Escaut*, il a été également convenu que la libre navigation sur cette revière serait nommément exprimée; en abandonnant au reste à la France et à la Hollande le soin de prendre entre elles, sur ce point, des arrangemens conformes aux principes généralement établis.

On a de plus arrêté que, lorsqu'à la prochaine séance, on serait d'accord sur tout ce qui concerne la navigation de ces rivières, M. le baron de *Humboldt* serait invité à présenter une *réduction générale* de ce qui concerne les *cinq rivières susdites*, afin de réunir, sous un point de vue général, ces divers objets dans un même rapport à la commission centrale.

Sur quoi la séance a été levée, et la prochaine réunion fixée à lundi prochain 20 de ce mois, à 11 heures.

Nr. 1.

Projet

de rédaction d'articles, proposé par M. le baron de Humboldt, plénipotentiaire de la Prusse.

Art. 1. (28)

Rentes affectées sur l'octroi.

Les dispositions des §§. 9, 14, 17, 19 et 20 du recès principal de la Députation extraordinaire de l'Empire du 25 février 1803, concernant les *rentes perpétuelles* directement assignées sur le produit de l'octroi de la navigation du Rhin, sont maintenues. En conséquence de ce principe:

1°. Les gouvernemens allemands co-possesseurs de la rive du Rhin se chargent du payement des susdites rentes, en se réservant néanmoins la faculté de racheter ces rentes, d'après la teneur du §. 30 du recès, ou au denier 40, ou moyennant tout autre arrangement dont les parties intéressées conviendront de gré à gré.

2°. Sont exceptés du principe général du payement des rentes, énoncé à l'alinéa précédent, les cas où le droit de réclamer ces rentes souffrirait des objections particulières et légales. Ces cas seront examinés et décidés, ainsi qu'il sera dit dans l'alinéa suivant.

3°. L'application du principe énoncé à l'alinéa 1er. aux différentes réclamations, et le jugement sur les exceptions mentionnées au 2d. alinéa, sera confié à une *commission* composée de *cinq* personnes, que la cour de Vienne sera invitée par les gouvernemens allemands co-possesseurs de la rive, à désigner en choisissant, autant que possible, des individus qui ont été mem-

bres du conseil aulique de l'Empire et qui se trouvent encore ici. Cette commission décidera de cette affaire, en toute justice et avec la plus grande équité, et les gouvernemens débiteurs des rentes promettent de s'en tenir à cette décision.

4°. La susdite commission décidera aussi du payement des arrérages des rentes, tant en général que par rapport aux différentes réclamations qui en ont été faites. Elle terminera son travail dans le terme de 6 semaines à dater du jour de sa convocation.

5°. Dès que la commission aura décidé du payement des arrérages, et en aura fixé la quotité, la commission centrale déterminera le mode du payement; de sorte que les gouvernements débiteurs auront le choix, ou de les acquitter dans dix années consécutives par dixième chaque année, ou de les transformer, d'après l'analogie du [illegible] 30 [illegible], au denier 40 en rentes perpétuelles.

6°. Tous les payemens, dont il est question dans le présent article, s'effectueront par l'inspecteur en chef par trimestre.

Cet inspecteur recevra les fonds nécessaires des bureaux de perception et tous les gouvernements débiteurs y contribueront dans la proportion exacte de l'étendue de leurs possessions sur la rive. Les bureaux de perception auront l'ordre précis de ne faire aucun payement à leur gouvernement, avant que les sommes affectées aux rentes ne soient fournies à l'inspecteur en chef.

Art. 2. (29.)

Fonds destinés aux pensions de retraite.

Les art. [illegible] de la convention du 15 août 1804, concernant le fonds destiné à l'acquit des pensions de

retraite et aux secours à accorder aux veuves et enfans des employés, le montant des vacances, le droit de retraite, le montant des pensions, et les secours à accorder aux veuves et orphelins seront conservés quant au principe, sauf à être modifiés par le nouveau règlement.

La commission centrale s'occupera, immédiatement après sa première réunion, de s'arranger avec la France sur la restitution du fonds formé en vertu de l'art. 73 de la convention, par la retenue de 4 p. % sur les traitemens qui ont été versés dans la caisse d'amortissement, et le gouvernement français s'engage à cette restitution dès que le montant du fonds aura été liquidé par la commission centrale.

Il sera fixé en particulier, comment les employés de l'octroi dans les Pays-Bas, leurs veuves et enfans, la Hollande n'ayant point contribué jusqu'ici à ce fonds, pourront y prendre part dans la suite.

Les individus qui ont été employés auprès de l'octroi, soit avant 1815, soit depuis par l'administration provisoire, et à qui on ne pourrait point proposer dans le nouvel ordre des choses une place convenable, ou qui allégueraient des raisons jugées valables par la commission centrale pour ne pas les accepter, seront pensionnés et traités d'après les principes de l'art. 59 du recès de l'Empire de 1803.

Art. 3. (30.)

Anciennes pensions.

Les pensions des anciens employés aux péages supprimées par l'art. 39 du recès de 1803, seront payées par les gouvernements allemands co-possesseurs de la rive. Celles qui auraient été légalement

accordées depuis l'époque où l'octroi de navigation du Rhin a été mis en activité, seront également payées; mais la commission centrale examinera et décidera, en quelle proportion les gouvernements co-possesseurs de la rive, à l'exception toujours de la Hollande, devront y contribuer. Elle liquidera le montant de toutes les pensions, et on arrêtera définitivement l'état qui servira de base au payement.

Le payement, tant de ces pensions que de celles et des secours mentionnés dans l'art. [illegible], se fera de la même manière par l'inspecteur en chef que cela a été arrêté au 6me alinéa de l'art. [illegible] pour le payement des rentes et de leurs arrérages.

No. 9.

Articles

arrêtés entre les plénipotentiaires des états riverains du Neckar et du Mein, sur la libre navigation de ces rivières.

Art. 1.

La *navigation* dans tout le cours du *Neckar* et du *Mein*; du point où ils deviennent navigables jusqu'à leur embouchure dans le Rhin, soit en remontant soit en descendant, sera entièrement libre et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne; en se conformant toutefois aux règlemens établis ou à établir pour la police de la navigation.

Art. 2.

Les *droits d'étape* ou de *relâche forcée* sur le *Neckar*, et sur le *Mein*, seront et demeureront abo-

dont les gouvernements auront aussi des possessions sur la rive de la Moselle.

Une augmentation du tarif tel qu'il sera définitivement arrêté par le nouveau règlement, ne pourra plus avoir lieu que dans le cas, où une pareille augmentation serait jugée nécessaire sur le Rhin, et dans la même proportion seulement, et aucune autre disposition du règlement ne pourra être changée que d'un commun accord.

X.

Procès-verbal

de la dixième séance de la Commission pour la libre navigation des rivières.

Vienne, le 20. mars 1815.

En présence

de tous les membres indiqués au procès-verbal de la 1re conférence, à l'exception pour l'Autriche de M. le baron de *Wessenberg*.

M. le baron de *Humboldt* ayant fait rapport, en son nom et en celui de M. de *Wessenberg*, des différens motifs qui engageaient à prier M. le duc de *Dalberg* de s'employer en France, pour que les archives de la direction générale de l'octroi du Rhin soient délivrées à Paris aux ministres d'*Autriche* et de *Prusse*, afin que les documens dont l'administration provisoire de l'octroi ne saurait se passer

plus long-temps puissent parvenir à celle-ci, et ensuite à la commission centrale: la commission a appuyé cette demande, et M. le duc de *Dalberg* a déclaré qu'il ne trouvait point de difficulté à y satisfaire.

II.

On a passé ensuite à la discussion des articles sur les *rentes* *), nos. 28, 29 et 30 que M. de *Humboldt* a présentés à la dernière conférence, et dont il a maintenant produit une *nouvelle copie*, et une *nouvelle rédaction* de l'art. 29. sous le n°. 1.

Quant à l'art. 28, on a d'abord élevé la question, si une partie des *arrérages des rentes* depuis l'époque à laquelle la convention de l'octroi du Rhin a existé, ne devait pas tomber à la charge de la France? Cependant M. le baron de *Humboldt* s'est rapporté à la convention de 1810, par laquelle tous ces arrérages ont été transférés aux domaines de Hanau et de Fulde, et en conséquence de laquelle l'ancien archichancelier en a donné connaissance, par une déclaration adressée aux princes autorisés à percevoir ces rentes. M. le baron de *Humboldt* a déposé au protocole *copie* de l'article concernant la susdite convention de 1810 (n°. 2.). On a ensuite discuté le *mode, d'après lequel la charge du payement futur des rentes devrait être partagée* entre les états qui ont des possessions sur la rive; et en tombant d'accord que la proportion de la recette devrait aussi être celle des charges, on est convenu après diverses propositions faites, qu'on prendrait un moyen terme des années de recette pendant lesquelles la

*) De même, sur les *fonds destinés aux pensions de retraite*, et sur les *anciennes pensions*. *Remarque de l'éditeur.*

convention a subsisté, et de ce que chacun des bureaux a rapporté, pour parvenir par là à la fixation du prorata à payer par chaque intéressé, à raison de la part qu'il aura à la recette de chaque bureau.

Quant au *mode de payement*, on est demeuré d'accord :

1° de substituer un payement par semestre, d'une foire de Francfort à l'autre, à celui proposé par trimestre ;

2° d'abandonner à la commission centrale de fixer le mode de ce payement, en adoptant autant que possible celui qui sera le plus favorable à ceux qui jouissent de ces rentes.

En conséquence, on a fait quelques changements au n°. 6 de l'art. 28, lesquels ont été portés en marge, en réservant de présenter à la prochaine séance une nouvelle rédaction pour la substituer aux mots : „ et tous les gouvernements débiteurs y contribueront „ dans la proportion exacte de l'étendue de leurs pos- „ sessions sur la rive “, sauf laquelle rédaction, l'art. 28 a été adopté.

Quant aux *pensions supplémentaires*, dont parle le recès de députation de 1803, on est convenu que, comme elles avaient été constituées dans la supposition d'une recette commune de l'octroi et pour le cas où celle-ci offrirait un surplus, le changement total de l'état actuel de la chose ne permettait point de les faire entrer dans la présente disposition, mais que le règlement de cet objet, qui n'intéressait que Hesse-Cassel, le Duché de Westphalie et Francfort, pouvait être abandonné à la commission qui,

d'après la proposition déjà faite, serait nommé par l'Autriche pour l'arrangement définitif au sujet des rentes.

Art. 2d.

La nouvelle rédaction de cet article ayant été lue, elle a été substituée à la précédente, et adoptée en totalité; si ce n'est qu'au 4e alinéa, on est convenu de supprimer ces mots; „*soit avant l'année 1813, soit depuis par l'administration provisoire.*"

Art. 3e.

A été adopté; mais au dernier alinéa on a supprimé ces mots: „*par l'Inspecteur en chef*" et la clause finale: „*et de leurs arrérages.*"

III.

Quant aux *confluens du Rhin*, M. le baron de *Türckheim* a donné à connaître, qu'il a été autorisé par M. le baron de *Linden*, absent par indisposition, que le Roi de *Wirtemberg* avait donné son consentement pour *l'abolition des droits de relâche forcés et des stations* exclusives sur le *Mein* et le *Neckar*. Que cependant, sur le point des *péages*, le baron de Linden attendait encore des instructions ultérieures.

M. le baron de *Humboldt* a ensuite fait lecture d'un *projet de rédaction d'articles*, conçus en conformité des déterminations de la commission sur la navigation du *Mein*, du *Neckar*, de la *Moselle*, de la *Meuse* et de l'*Escaut*; ces *articles*, déposés au procès-verbal sous le n° 3, ayant été discutés, ils ont été *adoptés*, avec quelques changemens écrits sur le champ en marge du manuscrit.

Le travail sur le Rhin et ses *confluens* se trou-vant *terminé*, au changement de rédaction près d'un passage de l'art. 28 n°. 6, dont il est fait ci-dessus mention, et qu'on se réserve d'arranger à la prochaine conférence, il a été convenu qu'en outre des membres aujourd'hui présens, M. le baron de *Linden*, M. le comte de *Keller* et M. *Danz* seraient invités pour la prochaine conférence fixée à vendredi 24 de ce mois à 11 heures, afin de pouvoir procéder à la signature des articles concertés.

Sur quoi la présente séance a été levée.

N°.

Nouvelle rédaction

d'articles, présentée par M. de Humboldt, plénipotentiaire de la Prusse.

Art. 28.

Rentes.

Les dispositions des paragraphes 9, 14, 17, 19 et 20 du recès principal de la députation extraordinaire de l'Empire du 25 février 1803, concernant les *rentes perpétuelles directement assignées sur le produit de l'octroi* de la navigation du Rhin, sont maintenues.

En conséquence de ce principe :

1°. Les gouvernemens allemands, co-possesseurs de la rive du Rhin, se chargent du payement des susdites rentes, en se réservant néanmoins la faculté de racheter ces rentes d'après la teneur du §. 30 du recès, ou au denier 20, ou moyennant tous

autre arrangement dont les parties intéressées conviendront de gré à gré.

2°. Sont exceptés du principe général du payement des rentes, énoncé dans l'alinéa précédent, les cas où le droit de réclamer ces rentes souffrirait des objections particulières et légales.

Ces cas seront examinés et décidés ainsi qu'il sera dit dans l'alinéa suivant.

3°. L'application du principe énoncé dans le 1er alinéa aux différentes réclamations, et le jugement sur les exceptions mentionnées au 2d. alinéa, sera confié à une commission composée de cinq personnes, que la cour de Vienne sera invitée par les gouvernements allemands, co-possesseurs de la rive, à désigner en choisissant, autant que possible, des individus qui ont été membres du conseil aulique de l'Empire, et qui se trouvent encore ici.

Cette commission décidera sur cette affaire, en toute justice et avec la plus grande équité, et les gouvernements débiteurs des rentes promettent de s'en tenir à cette décision, sans autre recours ni objection quelconques.

4°. La susdite commission examinera le droit de demande, les arrérages des rentes, et décidera tant du principe si les possesseurs actuels de la rive du Rhin sont obligés de payer ces arrérages, que de l'application de ce principe, s'il est reconnu par la commission, aux différentes réclamations d'arrérages en particulier. Elle terminera son travail dans le terme de six semaines, à dater du jour de sa convocation.

5°. Si la commission décide, que les arrérages devront être payés, et en fixe la quotité, la com-

mission centrale déterminera le mode du payement, de sorte que les gouvernements débiteurs auront le choix, ou de les acquitter dans dix années consécutives, par dixième chaque année, ou de les transformer, d'après l'analogie du § 30 du recès, au denier 40, en rentes additionnelles à celles que les maisons à qui elles appartiennent possèdent à présent.

6°. Tous les payements, dont il est question dans le présent article, s'effectueront par semestre. La commission centrale fixera le mode de ces payements, en adoptant autant que possible celui qui sera le plus favorable à ceux qui jouissent de ces rentes *); *et tous les gouvernements débiteurs y contribueront, dans la proportion exacte de l'étendue de leurs possessions sur la rive.*

Art. 29.

Fonds destinés aux pensions de retraite.

Les dispositions renfermées dans les art. 73 — 78 de la convention du 15 août 1804, concernant le fonds destiné à l'acquit des pensions de retraite et aux secours à accorder aux veuves et enfans des employés, le montant des vacances, le droit de retraite, le montant des pensions, et les secours à accorder aux veuves et orphelins, étant intimément liées à la perception des droits en commun, cessent désormais, et le soin d'accorder des pensions de retraite aux employés de l'octroi et des secours à leurs veuves et orphelins, est abandonné à chaque état riverain en particulier.

La commission centrale s'occupera non-obstant, immédiatement après sa première réunion, de s'ar-

*) Ce passage souligné sera remplacé par une autre rédaction.

ranger avec la France pour la restitution du fonds formé en vertu de l'art. 73 de la convention par la retenue de 4 p. % sur les traitemens, qui a été versé dans la caisse d'amortissement, et le gouvernement français s'engage à cette restitution, dès que le montant des fonds aura été liquidé par la commission centrale.

Cette restitution faite, la commission examinera quelles pensions et secours sont encore à distribuer de ce fonds, et les assignera selon les principes de la convention de 1804.

Les individus qui ont été employés auprès de l'octroi, à qui on ne pourrait point proposer dans le nouvel ordre de choses une place convenable, ou qui allégueraient des raisons jugées valables par la commission centrale pour ne pas les accepter, seront pensionnés et traités d'après les principes de l'art. 59 du recès de l'Empire de 1803.

Art. 30.

Anciennes pensions.

Les pensions des anciens employés aux péages supprimés par l'art. 79 du recès de 1803, seront payées par les gouvernements allemands, co-possesseurs de la rive. Celles qui auraient été également accordées depuis l'époque où l'octroi de la navigation a été mis en activité, seront également payées. Mais la commission centrale examinera et décidera en quelle proportion les gouvernements co-possesseurs de la rive, à l'exception toujours de la Hollande, devront y contribuer. Elle liquidera le montant de toutes ces pensions, et en arrêtera définitivement l'état qui servira de base au payement.

Le payement tant de ces pensions que de celles et des secours mentionnés dans l'art. 29, se fera de la même manière que cela sera arrêté d'après le 6e. alinéa de l'art. 28 pour le payement des rentes.

N°. 2.

Extrait

du traité du 16 février 1810, entre la France et le Prince Primat, pour la constitution du Grand-Duché de Francfort.

Art. 6.

Son Altesse Eminentissime le Prince Primat cède à S. M. l'Empereur et Roi la moitié de l'octroi du Rhin non-possédée par la France, et telle qu'elle a été fixée par le recès de l'Empire du 25 février 1803.

S. A. S. est et demeure chargée d'acquitter, conformément au recès de l'Empire, les rentes qui par les paragraphes 7, 9, 14, 17, 19, 20 et 27 du dit recès ont été assignées sur la dite moitié de l'octroi du Rhin. L'hypothèque spéciale, que les propriétaires de ces rentes y avaient sur cette moitié de l'octroi, étant pleinement et à perpétuité transférée sur les biens domaniaux des principautés de Fulde et de Hanau, cédées à S. A. E. par le présent traité.

No. 5.

Articles

sur la navigation du Neckar, du Mein, de la Moselle, de la Meuse et de l'Escaut.

Art. 1.

Liberté de la navigation.

La liberté de la navigation, telle qu'elle a été déterminée pour le *Rhin*, est étendue au *Neckar*, au *Mein*, à la *Moselle*, à la *Meuse* et à l'*Escaut*, du point où chacune de ces rivières devient navigable jusqu'à son embouchure.

Art. 2.

Droits d'étape.

Les droits d'étape ou de relâche forcée sur le *Neckar* et sur le *Mein*, seront et demeureront abolis; et il sera libre à tout batelier qualifié de naviguer sur la totalité de ces rivières, de la même manière que cette liberté a été rétablie par l'art. 19 sur le Rhin.

Art. 3.

Péages du Neckar et du Mein.

Les péages établis sur le *Neckar* et le *Mein*, ne seront pas augmentés. Les gouvernements co-possesseurs de la rive promettent, au contraire, de les diminuer dans le cas qu'ils excéderaient actuellement les tarifs en usage en 1802 jusqu'au taux de ces tarifs.

Ils s'engagent également à ne point gêner la navigation par de nouvelles impositions quelconques, et se réuniront, aussitôt que possible, pour convenir d'un tarif aussi analogue à celui de l'octroi sur le Rhin que les circonstances le permettront.

Art. 4.

Droits de navigation, sur la Moselle et la Meuse.

Sur la *Moselle* et la *Meuse*, les droits qui y sont perçus actuellement, en vertu des décrets du gouvernement français du 12. novembre 1806 et du 19. brumaire an 14, ne seront point augmentés. Les gouvernements co-possesseurs de la rive promettent, au contraire, de les diminuer dans le cas où ils seraient plus considérables que ceux sur le Rhin jusqu'au même taux.

Cet engagement de ne pas élever les tarifs actuels ne s'entend néanmoins que de la totalité et du maximum des droits; les gouvernements se réservant expressément de fixer, par un nouveau tarif réglementant, ce qui a rapport à la distribution des marchandises assujéties à un moindre tarif dans différentes classes, aux différences établies maintenant pour la remonte et la descente, aux bureaux de perception, au mode de percevoir, à la police de la navigation, ou à tout autre objet qui aurait besoin d'être réglé ultérieurement.

Ce règlement sera rendu aussi conforme que possible à celui du Rhin; et pour obtenir davantage cette conformité, il sera dressé par ceux des membres de la commission centrale pour le Rhin, dont les gouvernements auront aussi des possessions sur la rive de la Moselle et de la Meuse.

Une augmentation du tarif, tel qu'il sera définitivement arrêté par le nouveau règlement, ne pourra plus avoir lieu que si une pareille augmentation était jugée nécessaire sur le Rhin, et dans la même proportion seulement, et aucune autre disposition de règlement ne pourra être changée que d'un commun accord.

Art. 5.

Chemins de halage.

Les états riverains des rivières indiquées à l'art. 1 se chargent de l'entretien des chemins de halage et des travaux nécessaires dans le lit des fleuves mêmes, de la manière que cela a été arrêté à l'art. 7. pour le Rhin.

Art. 6.

Egalité des droits.

Les sujets des états riverains du *Neckar*, du *Mein* et de la *Moselle*, jouiront des mêmes droits pour la navigation sur le Rhin, et les sujets prussiens pour celle sur la *Meuse*, que les sujets des états riverains de ces deux dernières rivières, en se conformant toutefois aux règlements établies.

Art. 7.

De l'Escaut.

Tout ce qui aurait besoin d'être fixé ultérieurement sur la navigation de l'*Escaut*, outre la liberté de la navigation sur cette rivière, prononcée à l'art. 1., sera définitivement réglé de la manière la plus favorable au commerce et à la navigation, et la plus analogue à ce qui a été fixé pour le Rhin.

XI.

Procès-verbal

de la onzième conférence de la Commission pour la navigation des fleuves et rivières.

Vienne, le 22. mars 1815.

En présence

pour la *Grande-Bretagne*,

de Mylord *Clancarty*;

pour la *Prusse*,
de M. le baron de *Humboldt*;
pour l'*Autriche*,
de M. le baron de *Wessenberg*;
pour la *France*,
de M. le duc de *Dalberg*;
pour la *Hollande*,
de M. le baron de *Spaen*,

Le but de la réunion de ce jour ayant été de concerter entre les quatre membres primitifs de la présente commission et M. le baron de *Spaen*, comme plénipotentiaire de Hollande, le *rapport* à faire aux plénipotentiaires des puissances signataires du dit traité, concernant le *port d'Anvers*, Mylord *Clancarty* a fait lecture d'un *projet* de *réduction* de ce *rapport*, lequel joint au présent procès-verbal, sous le n°. 1. a été approuvé à l'unanimité.

Après quoi la présente séance a été levée.

Signé: *Humboldt.*
Clancarty.
Dalberg.
Wessenberg.

Pour copie conforme,

Signé: *Martens.*

N°. 1.

Rapport

de la commission au Congrès sur le port d'Anvers.

Les hautes puissances ayant stipulé, dans le 15. article du traité de Paris, que „dorénavant le *port d'Anvers* sera uniquement un *port de commerce*“, le mode le plus simple pour l'exécution de cette stipula-

tion (autant qu'elle peut être remplie dans le moment actuel) sera sans doute de résoudre la destruction totale de tous les ouvrages, les fortifications, les quais, les bassins etc. etc., qui ont été élevés ou construits sous les ordres de Buonaparte, dans la vue de rendre le port d'Anvers un arsenal de guerre maritime, et une place propre à la construction, à l'équipement et à l'entretien des vaisseaux de guerre. Mais la commission a l'honneur de soumettre au jugement éclairé de LL. EE. Messieurs les plénipotentiaires des hautes puissances signataires du traité, que quelques-uns de ces ouvrages pourront être jugés essentiels pour la défense de la place, et que parmi les autres il pourrait s'en trouver qui, étant utiles au commerce et susceptibles d'être rendus inapplicables au service d'une marine militaire, pourraient être conservés sans inconvénient pour le service d'une marine commerçante.

Il faut avouer, que les ouvrages ainsi partiellement conservés seraient en état d'être plus facilement rendus à leur ancien usage: mais comme il est à prévoir qu'avec les facultés dont jouit le port d'Anvers pour le commerce, des ouvrages de la même nature seront bientôt construits et que ceux-ci seront soumis à la même observation, la commission a l'honneur de représenter que le seul effet d'une destruction totale des objets de cette description serait, en gagnant seulement un peu de temps, de grever le commerce des Pays-Bas de la dépense de leur reconstruction.

Envisageant la chose sous ce point de vue, et considérant qu'il est impossible pour elle et pour les plénipotentiaires des puissances signataires assemblées au Congrès de se rendre sur les lieux, afin de juger personnellement sur ces détails, la commission a l'hon-

neur d'observer que le meilleur moyen de venir à l'exécution parfaite de la stipulation sur le port d'Anvers sans blesser les intérêts légitimes du commerce des Pays-Bas, serait celui qu'elle *propose* en ces termes.

Art. 1.

Que les gouvernements d'Angleterre et des Pays-Bas seront tous deux invités à nommer immédiatement chacun un commissaire, lesquels se réuniront sans délai à Anvers et conviendront entr'eux,

1°. quels seront les objets à *détruire totalement*, tels que le camp retranché et autres ouvrages qui ne sont pas nécessaires à la défense de la place;

2°. quels sont ceux à *conserver* comme essentiels à cette défense;

3°. quels sont ceux qui, en même temps qu'ils pourraient être *maintenus* comme *utiles* au *commerce*, pourraient être également rendus inapplicables au service de la marine militaire.

Art. 2.

Que ces commissaires procéderont sans délai à *diriger la destruction totale* ou *partielle*, selon leurs arrangements, de tous les ouvrages destinés par leur accord à cet effet.

Art. 3.

Que S. A. R. le Souverain des Pays-Bas donnera les ordres, et veillera à leur exécution, pour remplir à ses frais les arrangements des commissaires, et que les ordres seront exécutés sous l'inspection immédiate et sous la direction de ces mêmes commissaires.

XII.

Procès-verbal

de la douzième conférence de la Commission pour la libre navigation des rivières.

A Vienne ce 24 mars 1815.

En présence

1) de tous les membres indiqués au procès-verbal de la 2me conférence, à l'exception pour l'Autriche de M. le baron de *Wessenberg;*

2) de M. le comte de *Keller*, ministre d'état et plénipotentiaire de S. A. l'Electeur de Hesse-Cassel;

3) de M. de *Danz*, syndic et député de la ville de Francfort.

M. le baron de *Linden*, secrétaire d'état de S. M. le Roi de Wurtemberg, absent par indisposition.

Dans la conférence de ce jour, destinée à *terminer* le travail de la Commission sur la navigation du Rhin, de ses confluents, et en général des autres rivières, qui traversent ou séparent différents états, il a été fait lecture:

1°. de la *rédaction des articles* 1er à 9, sur la navigation des fleuves qui, *outre le Rhin et ses confluents*, traversent ou séparent différents états *), ainsi que d'une *rapport* à faire aux plénipotentiaires des puissances signataires du traité de Paris sur les travaux de la Commission, et ces deux pièces ayant été *approuvées*, elles ont été signées par les pléni-

*) Ci-après, sous n°. 1.

potentiaires de la *Prusse*, de la *Grande - Brétagne* et de la *France*; et on est convenu, qu'elles seront transmises au plénipotentiaire d'*Autriche* absent, pour obtenir sa signature, pour compléter celle des membres de la Commission immédiatement nommés par leurs commettants.

2°. Il a de même été arrêté, que le *rapport* sur le port d'*Anvers* *), déjà approuvé par le procès-verbal de la 11me séance, circulerait entre les quatre membres, pour en obtenir la signature.

3°. Il a été fait lecture de la *rédaction* des *articles* 1 à 32 **), sur la navigation du Rhin, et après avoir

a) approuvé la rédaction proposée par M. le baron de *Humboldt* du passage de l'article 28, n°. 6, qui, en vertu du procès-verbal de la 10me séance, avait été destiné à être ultérieurement rédigé; comme aussi

b) une nouvelle disposition, par laquelle la question élevée à la 10me séance, si et à quel point la *France* aura à concourir au payement des arrérages des rentes, a été renvoyée à la décision de la Commission centrale; et

c) de même adopté plusieurs autres légers amendemens proposés par M. le baron de *Humboldt*, les dits 32 articles ont été approuvés, tels qu'ils ont été présentés aujourd'hui, et signés par tous les plénipotentiaires présents et intéressés à cette navigation.

*) Voyés plus haut, n°. 1, annexé au protocolle de la onzième séance du 22 mars.

**) Voyez ci-après, n°. 2.

M. le comte de *Keller*, en apposant sa signature, a déclaré que vu l'égalité des droits de souveraineté de la maison *électorale* de *Hesse*, sur sa petite portion de la rive droite du *Rhin*, il aurait dû s'attendre à être *invité à participer aux conférences* tenues sur la navigation de ce fleuve, mais que leur résultat, utile pour l'intérêt général du commerce de l'Allemagne, l'avait engagé à joindre sa signature à celle des membres des susdites conférences.

Il a demandé de plus l'insertion de la suivante *réservation* au procès-verbal, savoir qu'il *proteste*, au nom de S. A. Electorale, contre tout préjudice quelconque contraire au traité d'accession de Francfort du 2me décembre 1813, et particulièrement contre toute stipulation préjudiciable relative aux rentes assignées précédemment sur l'octroi du Rhin, transférées par le traité de Paris du mois de février 1810 sur les *domaines* de la principauté de *Hanau*.

4°. Il a été fait lecture des articles 1 — 7, sur la navigation du *Mein*, du *Neckar*, de la *Moselle*, de la *Meuse* et de l'*Escaut*, lesquels ont été approuvés et signés par tous les plénipotentiaires présents des états intéressés à cette navigation; et il a été convenu, que les plénipotentiaires d'Autriche et de Wirtemberg étant absents, ces articles leur seroient transmis, pour obtenir leur signature. Après quoi il a été résolu, qu'aussitôt que ces diverses pièces auraient pu être mises au net, et munies, par voie de circulation, de la signature des plénipotentiaires, la Commission les enverrait au plustôt, avec les rapports nécessaires, aux plénipotentiaires des puissances signataires du traité de Paris,

et les minutes seraient déposées au présent procès-verbal.

Sur quoi la séance a été levée.

Clancarty.
Humboldt.
Wrède.
Dalberg.
Spaen.
Wessenberg.
Türkheim.
Berckheim.

No. 1.

Articles

concernant la navigation des rivières qui dans leur cours navigable séparent ou traversent différents états, tels qu'ils ont été signé le 24 mars 1815.

Art. 1.

Arrangements communs.

Les puissances dont les états sont séparés ou traversés par une même rivière navigable, s'engagent à régler d'un commun accord tout ce qui a rapport à sa navigation. Elles nommeront à cet effet des Commissaires, qui se réuniront au plus tard six mois après la fin du congrès, et qui prendront pour bases de leurs travaux les principes suivans.

Art. 2.

Principes.

Liberté de la navigation.

La navigation, dans tout le cours des rivières indiquées dans l'article précédent, du point où cha-

cune d'elles devient navigable jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, en se conformant toutefois aux règlemens qui seront arrêtés pour sa police, d'une manière uniforme pour tous, et aussi favorable que possible au commerce de toutes les nations.

Art. 3.

Uniformité de système.

Le système qui sera établi, tant pour la perception des droits que pour le maintien de la police, sera, autant que faire se pourra, le même pour tout le cours de la rivière, et s'étendra, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent, aussi sur ceux de ses embranchements et confluents qui dans leur cours navigable séparent ou traversent différents états.

Art. 4.

Tarif.

Les droits de la navigation seront fixés d'une manière uniforme, invariable, assez indépendante de la qualité différente des marchandises, pour ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison, autrement que pour cause de fraude et de contravention.

La quotité de ces droits, qui en aucun cas ne pourront exceder ceux existants actuellement, sera déterminée d'après les circonstances locales qui ne permettent guères d'établir une règle générale à cet égard. On partira néanmoins, en dressant le tarif, du point de vue d'encourager le commerce, en facilitant la navigation; et l'octroi établi sur le Rhin pourra servir d'une norme approximative. Le tarif

une fois réglé, il ne pourra plus être augmenté que par un arrangement commun des états riverains, ni la navigation grevée d'autres droits quelconques, outre ceux fixés dans le règlement.

Art. 5.

Bureaux de perception.

Les bureaux de perception, dont on réduira autant que possible le nombre, seront fixés par le règlement, et il ne pourra s'y faire ensuite aucun changement que d'un commun accord, à moins qu'un des états riverains ne voulût diminuer le nombre de ceux qui lui appartiennent exclusivement.

Art. 6.

Chemins de halage.

Chaque état riverain se chargera de l'entretien des chemins de halage qui passent par son territoire, et des travaux nécessaires par la même étendue dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.

Le règlement futur fixera la manière dont les états riverains devront concourir à ces derniers travaux, dans le cas où les deux rives appartiennent à différents gouvernements.

Art. 7.

Droit de relâche.

On n'établira nullepart des droits d'étape, d'échelle ou de relâche forcée. Quant à ceux, qui existent déjà, ils ne seront conservés qu'en tant que les états riverains, sans avoir égard à l'intérêt local de l'endroit ou du pays où ils sont établis, les trouveraient nécessaires ou utiles à la navigation et au commerce en général.

Art. 8.

Douanes.

Les douanes des états riverains n'auront rien de commun avec les droits de navigation. On empêchera, par des dispositions réglémentaires, que l'exercice des fonctions des douaniers ne mette pas d'entraves à la navigation; mais on surveillera, par une police exacte sur la rive, toute tentative des habitants de faire la contrebande à l'aide des bateliers.

Art. 9.

Règlement.

Tout ce qui est indiqué dans les articles précédents, sera déterminé par un règlement commun qui renfermera également tout ce qui aurait besoin d'être fixé ultérieurement. Le règlement une fois arrêté, ne pourra être changé que du consentement de tous les états riverains, et ils auront soin de pourvoir, d'une manière convenable et adaptée aux circonstances et aux localités, à son exécution.

Signé: *Humboldt.*
Clancarty.
Dalberg.
Wessenberg.

Pour copie conforme,
Martens.

N°. 2.

Articles

concernant la navigation du Rhin.

Art. 1.

Dispositions générales.

Liberté de la navigation.

La navigation dans tout le cours du *Rhin*, du point où il devient navigable jusqu'à la mer, soit

en descendant, soit en remontant, sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, en se conformant toutefois aux règlemens qui seront arrêtés, pour la police, d'une manière uniforme pour tous et aussi favorable que possible au commerce de toutes les nations.

Art. 2.

Uniformité de système.

Le système qui sera établi tant pour la perception des droits que pour le maintien de la police, sera le même pour tout le cours de la rivière, et s'étendra autant que faire se pourra, aussi sur ceux de ses embranchements et confluents qui dans leur cours navigable séparent ou traversent différents états.

Art. 3.

Le tarif des droits à percevoir sur les marchandises transportées par le Rhin, sera réglé de manière que la totalité du droit à payer entre Strasbourg et la frontière du royaume des Pays-Bas, soit, en remontant, de deux francs, et, en descendant, d'un franc 33 centimes par quintal, et que ce même tarif pourra être étendu (en augmentant par-là dans la même proportion la totalité du droit) aux distances entre Strasbourg et Bâle, et entre la frontière du royaume des Pays-Bas et les embouchures de fleuve.

Le droit de reconnaissance restera tel qu'il est réglé par l'art. 94 de la convention sur l'octroi de navigation du Rhin conclue à Paris le 15 août 1804, sauf à déterminer autrement l'échelle des droits de manière à ce que les bateaux de 2500 à 5000 quin-

taux y soient compris également, dans la même proportion des distances ci-dessus mentionnées.

Les modérations du tarif général, qui établit le *maximum* des droits fixés par les art. 102, 106 de la convention de 1804, continueront d'avoir lieu; mais la commission qui sera chargée de la confection des nouveaux règlements, examinera si leur distinction en différentes classes ne nécessitera pas des changements encore plus favorables, tant à la navigation et au commerce, qu'à l'agriculture et aux besoins des habitants des états riverains.

Art. 4.

Le tarif ainsi fixé ne pourra être augmenté que d'un commun accord, et les gouvernements riverains du Rhin, en partant du principe que leur véritable intérêt consiste à vivifier le commerce de leurs états, et que les droits de la navigation sont principalement destinés à couvrir les frais de son entretien, prennent l'engagement formel de ne se porter à une telle augmentation que sur les motifs les plus justes et les plus urgents, ni de grever la navigation d'aucun autre droit quelconque outre ceux fixés par les règlements actuels, sous quelque dénomination ou prétexte que cela puisse être.

Art. 5.

Bureaux de perception.

Il n'y aura que 12 bureaux de perception dans toute l'étendue du Rhin entre Strasbourg et la frontière du Royaume des Pays-Bas, et ceux quil conviendra d'établir entre Strasbourg et Bâle, et dans les Pay-Bas, seront fixés d'après les mêmes principes et dans les distances proportionnelles.

Les bureaux seront placés d'après les convenances de la navigation, et leur nombre ne pourra être augmenté ni leur place changée que d'un commun accord. Il sera néanmoins libre à tout état riverain de diminuer le nombre de ceux que l'arrangement actuel lui assigne exclusivement.

Art. 6.

Mode de perception.

La perception des droits se fera dans chaque état riverain pour son compte et par ses employés, en distribuant la totalité des droits d'une manière égale sur l'étendue des possessions respectives des différents états sur la rive. Les employés des bureaux prêteront serment d'observer strictement le règlement qui sera arrêté définitivement. Si un même bureau s'étend sur deux ou plusieurs états riverains, ils répartissent entre eux la recette d'après l'étendue de leurs possessions respectives sur la rive, et cette même disposition sera aussi appliquée au cas où les deux rives opposées appartiennent à deux différents états. Tout ce qui a rapport à l'organisation des bureaux, au mode de percevoir et de constater le payement des droits, sera fixé d'une manière uniforme par le règlement définitif, et ne pourra plus être changé que d'un commun accord.

Art. 7.

Entretien des chemins de halage.

Chaque état riverain se charge de l'entretien des chemins de halage qui passent par son territoire, et des travaux nécessaires pour la même étendue dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.

Art. 8.

Tribunaux.

Il sera établi auprès de chaque bureau de perception une autorité judiciaire, pour examiner et décider, d'après le règlement, en première instance toutes les affaires contentieuses qui regardent les objets fixés par ce règlement.

Ces autorités judiciaires seront entretenues aux frais de l'état riverain dans lequel elles se trouvent, et prononceront leurs sentences au nom de leurs souverains; mais les individus qui les composent prêteront serment d'observer strictement le règlement, et les juges ne pourront perdre leurs places que par un procès intenté dans toutes les formes, et par une condamnation portée contre eux. Leur procédure sera fixée par le règlement et devra être uniforme pour tout le cours du Rhin, et aussi sommaire que possible.

Là où un bureau de perception appartiendra à plus d'un état, les individus chargés de ces fonctions judiciaires seront nommés par le souverain dans le territoire duquel se trouve le bureau en question, et les sentences seront prononcées en son nom; mais les frais seront payés par tous ceux à qui la recette du bureau est commune, et dans la proportion de la part qui leur en revient.

Art. 9.

Les parties qui voudront se pourvoir en appel contre ces sentences prononcées par les autorités judiciaires spécifiées à l'article précédent, auront le choix de s'adresser pour cet effet à la commission centrale dont il sera parlé ci-dessous, ou au tribunal supérieur du pays dans lequel se trouve celui de première instance auprès duquel elles auront plaidé.

Chaque état riverain s'engage à établir un pareil tribunal de seconde instance, ou d'assigner un de ceux qui existent déjà pour la décision des causes de cette nature. Ces tribunaux prêteront également serment d'observer le règlement de navigation; leur organisation et leur procédure feront partie du règlement; et ils ne pourront point siéger dans une ville trop éloignée de la rive du Rhin. Le règlement renfermera les dispositions précises à cet égard. Leurs sentences seront définitives et ne permettront point d'autre recours.

Art. 10.

Commission centrale.

Afin d'établir un contrôle exact sur l'observation du règlement commun, et pour former une autorité qui puisse servir d'un moyen de communication entre les états riverains, surtout ce qui regarde la navigation, il sera créé une commission centrale.

Art. 11.

Son organisation.

Chaque état riverain nommera un commissaire pour la former, et elle se réunira régulièrement le 1er novembre de chaque année à Mayence.

Elle jugera par les circonstances et les affaires sur lesquelles elle aura à statuer, si, outre cette session, il sera nécessaire qu'elle en tienne une seconde au printemps.

Le Président qui, sans autre prérogative, sera chargé de la direction générale des travaux de la commission, sera désigné par le sort, et renouvelé tous les mois dans le cas qu'une session se prolongeât. Un autre membre de la Commission, sur le choix duquel ses Membres conviendront, tiendra le procès verbal

Art. 12.

Administration permanente.

Afin qu'il existe une autorité permanente qui puisse aussi pendant l'absence de la commission centrale veiller au maintien du règlement et à laquelle le commerce et les bateliers puissent recourir en tout temps, il sera nommé un inspecteur en chef et trois sous-inspecteurs.

L'inspecteur en chef résidera également à Mayence, les sous-inspecteurs seront destinés pour le haut, moyen et bas-Rhin.

Art. 13.

Sa nomination.

L'inspecteur en chef sera nommé par la commission centrale à la pluralité des voix, mais de la maniére suivante. On fixera un nombre idéal de voix et le commissaire Prussien en exercera un tiers, le commissaire français un sixième, le commissaire des Pays-Bas un sixième, et celui des autres Princes allemands, outre la Prusse, un tiers.

La distribution des voix de ces princes sera réglée lorsqu'il aura été disposé definitivement de la rive entière du Rhin. Mais elle sera faite également d'après l'étendue des possessions respectives sur la rive.

Les trois sous-inspecteurs seront nommés, l'un par la Prusse, le second alternativement par la France et les Pays-Bas, et le troisième par les autres Princes allemands co-possesseurs de la rive, qui conviendront sur le mode de concourir à cette nomination.

Art. 14.

Les places tant de l'inspecteur en chef que des sous-inspecteurs seront à vie.

Si la commission croyait devoir éloigner pour cause de mécontentement de ses services un de ces employés, elle pourra mettre en deliberation, s'il devra simplement être remplacé par un autre, ou traduit au jugement.

Dans le premier cas, applicable également aux retraites pour cause d'infirmités, l'employé jouira d'une pension de retraite laquelle sera de la moitié du traitement, s'il n'a pas eu dix années de service, et des deux tiers, s'il a servi dix années ou au-delà. Cette pension sera payée de la même manière que le traitement lui-même. Dans le second cas, la commission décidera, en délibérant de la maniére présentée par l'article 17, quels seront les tribunaux qui le jugeront en premiére et deuxième instance. L'employé obtiendra sa pension de retraite, s'il s'est acquitté entièrement, et il sera statué sur lui selon la sentence prononcée dans le cas contraire. Aussi souvent que la commission mettra aux voix l'eloignement d'un des inspecteurs, elle votera de la manière indiquée a l'art. 13, mais l'employé ne pourra perdre sa place que lorsqu'il aura les deux tiers du nombre idéal des voix contre lui.

Art. 15.

Ses Fonctions.

L'inspecteur en chef, assisté des sous-inspécteurs, est destiné à veiller à l'exécution du règlement et à mettre de l'ensemble dans tout ce qui regarde la police de la navigation. Il aura en conséquence le droit et le devoir d'adresser à cet égard

les ordres aux bureaux de perception, et de se mettre en rapport avec les autres autorités locales des états riverains.

Les employés des bureaux et les autorités locales devront lui prêter obéissance et assistance dans tout ce qui regarde l'exécution du règlement, et ne pourront surseoir à l'exécution de ses instructions que lorsqu'il dépasserait les limites de ses fonctions. Dans ce cas elles en feront nécessairement rapport à leurs supérieurs.

L'inspecteur en chef devra, en outre, préparer tous les matériaux qui pourront éclaircir la commission centrale sur l'état et les besoins de la navigation et lui faire les propositions convenables sur les mesures qu'il serait bon de prendre. Dans les cas urgents il pourra et devra entretenir à cet égard une correspondance avec les membres, aussi dans le temps qu'elle ne sera point réunie.

Art. 16.

Attributions de la Commission centrale.

La commission centrale se fera rendre compte par les inspecteurs de leur administration, les assistera dans leurs fonctions, et surveillera la manière dont ils s'en acquittent. Elle s'occupera en même temps de tout ce qui pourra tendre au bien général de la navigation et du commerce, et publiera à la fin de chaque année un rapport détaillé sur l'état de la navigation du Rhin, son mouvement annuel, ses progrès, les changemens qui pourraient y avoir lieu, et tout ce qui intéresse le commerce intérieur et étranger.

Art. 17.

Mode de délibérer et de statuer.

La commisison centrale prendra ses décisions à la pluralité absolue des voix, qui seront émises dans une parfaite égalité. Mais les membres devant être regardés comme des agents des états riverains chargés de se concerter sur leurs intérêts communs: ses décisions ne seront obligatoires pour les états riverains, que lorsqu'ils y auront consenti par leur commissaire.

Art. 18.

Traitement des inspecteurs.

Le traitement de l'inspecteur en chef et des sous-inspecteurs, mais non pas celui des commissaires qui pourront être de simples agents temporaires, sera fixé par le règlement. Il sera à la charge de tous les états riverains qui y contribueront, dans la proportion qu'ils prennent à leur nomination.

Le règlement contiendra tout ce qui appartient à l'organisation ultérieure de la commission centrale et de l'administration permanente, et fixera d'une manière précise et détaillée toutes ses fonctions et ses attributions.

Art. 19.

Dispositions particulières.

Abolition des droits de relâche.

Les droits d'étape ayant été supprimés par l'art. 8 de la convention du 15 août 1804, la même suppression est étendue actuellement aux droits que les villes de Mayence et de Cologne exercent sous le nom de droits de relâche, d'échelle ou de rompre charge (Umschlag), de façon qu'il sera libre de naviguer sur tout le cours du Rhin, de point où

il devient navigable jusqu'à son embouchure dans la mer, soit en remontant, soit en descendant, sans qu'on soit obligé de rompre charge et de verser les chargements dans d'autres embarcations dans quelque port, ville ou endroit que cela puisse être.

Art. 20.

Il sera établi toutefois une police réglementaire, pour obvier aux fraudes qui pourraient avoir lieu dans les endroits d'ambarcation et de décharge, ou de versement de chargements; et les taxes de grue, de quai et de magasinage, là où ces établissements existent ou seront nouvellement établis, seront fixés par le règlement d'une manière uniforme, et sans pouvoir être augmentés ensuite autrement que d'un commun accord.

Art. 21.

Associations des Bateliers.

Aucune association, moins encore un individu qualifié batelier (là où il n'existerait point d'association), d'un des états riverains du Rhin ne pourra exercer un droit exclusif de navigation sur cette rivière, ou sur une de ses parties. Il sera libre aux sujets de chacun de ces états de rester membres d'une association d'un autre de ces états.

Art. 22.

Douanes.

Les douanes des états riverains n'ayant rien de commun avec les droits de la navigation, elles resteront séparées de la perception des ces derniers. Le règlement définitif renfermera des dispositions propres à empêcher que la surveillance des douaniers ne mette pas d'entraves à la navigation.

Art. 23.

Pavillon.

Les bateaux et nacelles de l'octroi porteront le pavillon de celui des états riverains auquel ils appartiennent; mais, pour les désigner comme destinés au service de l'octroi, il y sera ajouté le mot *Rhenus*.

Art. 24.

Nulle ferme.

Les droits de la navigation du Rhin ne pourront jamais être affermés, soit en masse soit partiellement.

Art. 25.

Nulle exemption.

Aucune demande en exemption ou modération des droits ne sera admise, ni par les préposés des bureaux, ni même par la commission centrale quelle que soit la nature, l'origine, et destination des embarcations, des effetsou des marchandises, et à quelques personnes, corps, villes ou états que les unes ou les autres appartiennent, comme aussi pour quelque service et par quelqu'ordre que le transport s'en effectue.

Art. 26.

Cas de guerre.

S'il arrive (ce qu'à Dieu ne plaise) que la guerre vienne à avoir lieu entre quelques-uns des états situés sur le Rhin, la perception du droit de l'octroi continuera à se faire librement sans qu'il y soit apporté d'obstacle de part et d'autre.

Les embarcations et personnes employés au service de l'octroi, jouiront de tous les privilèges de

la neutralité; il sera accordé des sauvegardes pour les bureaux et les caisses de l'octroi.

Art. 27.

Règlement.

La commission actuelle ayant dû se borner à poser les principes les plus généraux, sans entrer dans tous les détails qu'il sera indispensable de règler: toutes les dispositions particulières, et nommément celles qui regardent le tarif des droits, tant celui qui est adopté pour toutes les marchandises en général, que celui pour les marchandises qui, d'après une certaine classification, payent des droits moins forts; la distribution des bureaux de perception; leur organisation et le mode de percevoir, l'organisation des autorités judiciaires de première et seconde instance, et leur procédure; l'entretien des chemins de halage et les travaux au lit de la rivière; les manifestes, le jaugeage, et la désignation des bateaux et des trains de bois; les poids, mesûres et monnois qui seront adoptés et leur réduction et évaluation: la police pour les ports d'embarcation, de décharge et de versement de chargements, les associations des bateliers, les conditions requises pour être batelier, la grande et la petite navigation, si une pareille distinction, qui ne peut plus exister dans le sens qui lui donne la convention de 1804, devra être maintenue sous d'autres rapports et par d'autres raisons; la fixation du prix du frêt, les contraventions, la séparation des bureaux pour la navigation, des douanes etc. etc., seront réservés au règlement definitif, qui sera dressé ainsi qu'il va être exposé ci-après.

Art. 28.

Rentes.

Les dispositions des §. §. 9, 14, 17, 19 et 20 du recès principal de la députation extraordinaire de l'empire du 25 février 1803, concernant les rentes perpetuelles directement assignées sur le produit de l'octroi de la navigation du Rhin, son maintenues. En conséquence de ce principe

1°, les gouvernements allemands, co-possesseurs de la rive du Rhin se chargent du payement des susdites rentes, en se réservant néanmoins la faculté de racheter ces rentes, d'après la teneur du §. 30 du récès, ou au denier quarante, ou moyennant tout autre arrangement dont les parties intéressées conviendront de gré à gré.

2°. sont exceptés du principe général du payement des rentes énoncées à l'alinéa précédent, les cas où le droit de réclamer ces rentes souffrirait des objections particulières et légales.

Ces cas seront examinés et décidés ainsi qu'il sera dit dans l'alinéa suivant.

3°. L'application du principe énoncé à l'alinéa premier aux differentes réclamations, et le jugement sur les exceptions mentionnées à l'alinéa 2d sera confié à une commission composée de cinq personnes, que la cour de Vienne sera invitée par les gouvernements allemands co-possesseurs de la rive à désigner, en choisissant autant que possible des individus qui ont été membres du conseil aulique de l'Empire, et qui se trouvent encore ici (à Vienne).

Cette commission décidera de cette affaire en toute justice et avec la plus grande équité, et les

gouvernements débiteurs des rentes promettent de s'en tenir à cette décision, sans autre recours ni objection quelconque.

4°. La susdite commission examinera le droit de demander les arrérages des rentes et décidera tant du principe, si les possesseurs actuels de la rive du Rhin sont obligés de payer ces arrérages que de l'application de ce principe, s'il est reconnu par la commission, aux différentes réclamations d'arrérages en particulier. Elle terminera son travail dans le terme de trois mois à dater du jour de la convocation.

5°. Si la Commission décide que les arrérages devront être payés et en fixe la quotité, la commission centrale déterminera le mode des payements, de sorte que les gouvernements débiteurs auront le choix, ou de les acquiter dans dix années consécutives par dixième chaque année, ou de les transformer d'après l'analogie du §. 30 du récès, au denier 40, en rentes additionelles à celles que les maisons à qui ils appartiennent possèdent à présent.

La commission centrale déterminera également, si et en quelle proportion la France devra contribuer au payement des dits arrérages.

6°. Tous les payements, dont il est question dans le présent article, s'effectueront par semestre.

La commission centrale fixera le mode de ces payements, en adoptant autant que possible celui qui sera le plus favorable à ceux qui jouissent de ces rentes, et les gouvernements débiteurs y contribueront dans la proportion de la part qu'ils ont à la recette de l'octroi. Cette proportion sera fixée une fois pour toutes par la commission centrale à

sa première réunion, sur la base du produit de l'année commune des différents bureaux de perception, qui ont existé dans le courant des six premières années que la convention de 1804 a été mise en activité.

Art. 29.

Fonds destinés aux pensions.

Les dispositions renfermées dans les articles 73 — 78 de la convention du 15 août 1804, concernant le fonds destiné à l'acquit des pensions de retraite et aux secours à accorder aux veuves et enfants des employés, le montant des vacances, le droit de retraite, le montant des pensions et les secours à accorder aux veuves et orphelins, étant intimement liées à la perception des droits en commun, cessent désormais, et le soin d'accorder des pensions de retraite aux employés de l'octroi, et des secours à leurs veuves et orphelins, est abandonné à chaque ètat riverain en particulier.

La commission centrale s'occupera nonobstant, immédiatement après sa première réunion, à s'arranger avec la France sur la restitution du fonds formé en vertu de l'art. 73 de la convention par la retenue de 4 p. o/o sur les traitements, qui a été versée dans la caisse d'amortissement; et le gouvernement français s'engage à cette restitution dès que le montant de ce fonds aura été liquidé par la commission centrale.

Cette restitution faite, la commission examinera quelles pensions et quels secours sont encore à distribuer de ce fonds, et les assignera selon les principes de la convention de 1804.

Les individus qui ont été employés auprès de l'octroi, à qui on ne pourrait point proposer dans le nouvel ordre des choses des places convenables, ou qui allégueraient des raisons pour ne pas les accepter, qui seraient jugées valables par la commission centrale, seront pensionnés et traités d'après les principes de l'art. 39 du récès de l'Empire de 1803.

Art. 30.

Anciennes pensions.

Les pensions des anciens employés aux péages, supprimées par l'Art. 93 du récès de 1803, seront payées par les gouvernements allemands co-possesseurs de la rive.

Celles qui aurraient été légalement accordées depuis l'époque où l'octroi de la navigation a èté mis en activité, seront ègalement payées; mais la commission centrale examinera et décidera en quelle proportion les gouvernements co-possesseurs de la rive, à l'exception toujours du royaume des Pays-Bas, devront y contribuer.

Elle liquidera le montant de toutes ces pensions et en arrêtera définitivement l'état qui servira de base au payement.

Le payement, tant de ces pensions que de celles mentionnées dans l'art. 29, se fera de la même manière que cela est arrêté d'après l'alinéa 6e de l'art. 28 pour le payement des rentes.

Art. 31.

Mode d'activer le nouvel ordre des choses.

Dès que les principes généraux sur la navigation du Rhin seront fixés au congrès, les états riverains nommeront les individus qui formeront la commis-

sion centrale, et cette commission se réunira au plutôt le premier de juin de cette année à Mayence. A cette même époque l'administration provisoire actuelle remettra la direction, dont elle a été chargée, à la commission centrale, et aux autorités riveraines. La perception partielle des droits sera substituée à la perception commune, et l'on fera émaner, au nom de tous les états riverains, une instruction intérimaire, par laquelle on ordonnera de suivre, jusqu'à la confection et sanction définitive du nouveau règlement, la convention du 15 août 1804, en indiquant toutefois succinctement lesquels de ses articles se trouvent déjà supprimés par les dispositions actuelles, et quelles autres dispositions il faut déjà à présent y substituer.

Art. 32.

Dès que la commission centrale sera réunie, elle s'occupera

1°. à dresser le règlement pour la navigation du Rhin. Il suffit d'observer ici que les présents articles leur serviront d'instructions, et que les objets que le règlement devra embrasser sont indiqués tant dans le travail actuel que dans la convention du 15 août 1804, et qu'elle devra prendre à tâche de conserver tout ce que cette convention renferme de bon et d'utile.

Lorsque le règlement sera terminé il sera soumis à la sanction des gouvernements riverains, et ce n'est que lorsque cette sanction aura été donnée que le nouvel ordre des choses pourra commencer, et que la commission centrale pourra entrer dans ses fonctions ordinaires.

2°. à remplacer l'administration centrale actuelle là où il sera nécessaire jusqu'à la publication du nouveau règlement.

Signé *): *Humboldt.*
Clancarty.
Dalberg.
Berckheim.
Marschall.
Türckheim.
Spaen.
Wrède.
Le Cte de Keller.

B.

N o t e

du plénipotentiaire de la Prusse, M. le baron de Humboldt, adressée à MM. les autres membres de la Commission relative à la libre navigation des rivières, concernant les mesures à prendre pour mettre à exécution le travail de la Commission sanctioné par le Comité des huit puissances.

Vienne, le 7 avril 1815.

Le travail du comité pour la navigation ayant été sanctioné par le comité des huit puissances, il ne reste plus que de prendre les mesures pour le mettre à exécution. Le soussigné prend la liberté d'adresser pour cet effet à Leurs Excellences Messieurs les membres du comité les *propositions* suivantes, en les invitant à vouloir bien les munir de leurs signa-

*) à Vienne le 24 mars 1815.

tures, ou y opporter les changements qui leur sembleraient nécessaires.

1°. La *commission centrale* qui dirigera à l'avenir tout ce qui est relatif à l'octroi de la navigation du Rhin, devant se réunir le 1er juin, Messieurs les membres du comité, dont les gouvernements ont des possessions sur la rive du Rhin, voudront bien recommander à leur cours de faire la *nomination* des *commissaires* et de les munir des *instructions* nécessaires.

2°. Le comte de *Solms-Laubach*, actuellement chef de l'administration provisoire de l'octroi, doit recevoir l'ordre, de l'Autriche et de la Prusse, de remettre cette administration le 1er de juin entre les mains de la *commission centrale*.

Le soussigné aura soin immanquablement de lui faire adresser cet ordre par les Princes de Hardenberg et de Metternich.

3°. Le *règlement futur* devant, d'après la décision du comité, être préparé par le Sr. *Eichhoff* et deux autres individus qu'on prendra dans les employés de l'octroi, le Comte de *Solms-Laubach* sera invité en même temps à charger le Sr. Eichhoff de ce travail et de lui adjoindre deux autres personnes à son choix.

4°. La *Commission* qui décidera des *rentes* et de leurs *arrérages*, doit être établie et doit commencer son travail.

L'invitation pour la nommer et la mettre en activité, doit être adressée au Prince de *Metternich*. Mais comme la décision de la commission doit être obligatoire pour les gouvernements riverains, et qu'il est nécessaire pour cela qu'ils déclarent qu'ils veulent la

regarder comme telle, le soussigné ne croit pas que cette invitation puisse être adressée au Prince de Metternich par le *comité*. Il lui semble, au contraire, qu'elle doit l'être par les *différents cabinets* intéressés eux-mêmes, et il propose à Messieurs les plénipotentiaires des cours allemandes qui ont des possesions sur la rive du Rhin, d'engager chacun la sienne d'adresser au Prince de *Metternich* une *note* de la teneur de celle qui se trouve ci-jointe *). Leurs Excellences sont priées, pour cet effet, s'ils ne trouvent point de changements à y faire, d'apposer leur paraphe à cette minute.

5°. La *Commission* relative au *port d'Anvers* devra être nommée, et Messieurs les plénipotentiaires *d'Angleterre* et des *Pays-Bas* prendront sans doute les mesures nécessaires à cet égard.

Signé: *Humboldt*.

No. 1.

Note

des königlich-preussischen Herrn CongreßBevollmächtigten, Freiherrn von Humboldt, so wie gleichlautend, mutatis mutandis, auch der übrigen Herren CongreßBevollmächtigten der an dem RheinschiffahrtsOctroi Theil nehmenden teutschen Höfe, an den kaiserlich-östreichischen ersten Bevollmächtigten Herrn Fürsten von Metternich, wegen Niederse-

*) Sous n°. 1.

zung einer Commission zur Entscheidung der streitigen Fragen über die auf den Rheinschiffahrts-Octroi gelegten Renten; datirt Wien den . . April 1815.

In den Arbeiten der über die Schiffahrt niedergesetzten Commission, ist unter andern speciellen Gegenständen auch der Punct der durch den Reichs-Deputations-Hauptschluß vom 25. Febr. 1803 auf den Rhein-Octroi direct gelegten Renten zur Sprache gekommen, und man hat beschlossen, alle dabey entstehenden streitigen Fragen durch eine Commission entscheiden zu lassen, welche man den kaiserlich-östreichischen Hof zu bestellen einladen wollte.

In Gefolge dieses Beschlusses, ist daher der Unterzeichnete — — — so frey, den k. k. Staats und Conferenz Minister, Herrn Fürsten von Metternich fürstliche Gnaden, unter abschriftlicher Mittheilung des hieher gehörigen 28. Artikels der die Rheinschiffahrt betreffenden Abredungen der obgenannten Commission, ganz ergebenst zu ersuchen, mit Bewilligung Sr. Maj. des Kaisers eine Commission zu diesem Zweck auf die in dem Artikel angegebene Weise gefälligst niederzusetzen. Der Unterzeichnete ist zugleich beauftragt im Namen Sr. königlichen Majestät seines Herrn (mut. mut. bei den übrigen Höfen) ausdrücklich zu erklären, daß Sr. königliche Majestät Sich lediglich an den Ausspruch dieser Commission, als auf welche Sie mit den übrigen betreffenden Höfen hierdurch förmlich compromittiren, gebunden halten, und dasjenige, was dieselbe bestimmen wird, genau erfüllen wollen.

Sobald die gedachte Commission vom kaiserlich-östreichischen Hofe niedergesetzt seyn und dem Unterzeichne-

ten, durch den Herrn Fürsten von Metternich, fürstliche Gnaden, die Mittheilung der Namen ihrer Mitglieder geschehen seyn wird, wird der königlich-preussische Hof (mut. mut. bei den übrigen) eilen, denselben durch seine hiesige Gesandschaft diejenigen Papiere zugehen zu lassen, welche er im Betreff dieser Angelegenheit besitzt, und die Commission wird auf demselben Wege, die ferneren etwa gegenseitig nöthigen Mittheilungen empfangen und machen können.

Gleich nach ihrer Anstellung, wird sie diejenigen, welche im Gefolge des Reichsschlusses Renten besassen, einladen müssen, ihre Forderung in Absicht derselben und der Rückstände anzubringen, und da mehrere zu dieser Sache gehörige Papiere sich in dem Archiv des ehemaligen Großherzogthums Frankfurt befinden, so ersucht der Unterzeichnete in Uebereinstimmung mit den übrigen an dem RheinOctroi Theil nehmenden teutschen Höfen, Sr. fürstlichen Gnaden den Herrn Fürsten von Metternich diese Actenstücke durch den k. k. Geheimenrath Freiherrn von Hügel Excellenz, wenn gedachtes Archiv sich, wie man behauptet, in Frankfurt befindet, aufsuchen zu lassen, sonst aber bei dem königlich-baierischen Hofe darum anzusuchen, und dieselben zur Einhändigung an die Commission einzusenden. Den Grund zur endlichen Entscheidung wird natürlich der anliegende 28. Artikel der Uebereinkunft der Länder am Rhein besitzenden Höfe, oder der ReichsDeputationsHauptschluß abgeben müssen.

Indem der Unterzeichnete sich von der Gefälligkeit Sr. fürstlichen Gnaden des Herrn Fürsten von Metternich, mit der Hoffnung der Erfüllung des in gegenwärtiger Note enthaltenen ergebensten Ansuchens schmeichelt,

verbindet er hiermit zugleich, die erneuerte Versicherung u. s. w.

Unterzeichnet: Humboldt.

Anmerkung. Da Herr Graf von Keller *) die Uebereinkunft über die Rheinschiffahrt nicht mit unterschrieben hat **), so hat Unterzeichneter ihm dieses Concept nicht zusenden können. Er wird jedoch dasselbe, sobald als es die Genehmigung der übrigen Herren Bevollmächtigten erhalten haben wird, dem Herrn Grafen mittheilen, und ihn ersuchen, seinem Hofe Bericht darüber zu erstatten, damit er gleichfalls den gemeinschaftlichen Maasregeln beitreten könne.

Humboldt.

Convention

sur l'octroi de navigation du Rhin; conclue à Paris le 27. thermidor an XII. (15 août 1804).

En exécution de l'article 39 du Recès de l'Empire Germanique ratifié par Sa Majesté Impériale l'Empereur des Romains le 17 avril 1805.

Sa Majesté Impériale l'Empereur des Romains ayant approuvé et ratifié le voeu qui lui fut présenté par la dernière députation de l'Empire Germa-

*) Kurhessischer Bevollmächtigter.

**) Er hat mit unterschrieben. Man sehe das Protocoll der zwölften Sitzung vom 24. März 1815. Anm. d. H.

nique tendant à ce que pour completer la dotation de l'Electeur Archichancelier et les indemnités adjugées à plusieurs autres princes et états, il fût établi un Octroi de navigation du Rhin à l'effet de quoi Son Altesse l'Electeur Archichancelier serait chargé de pleinspouvoirs de l'Empereur et de l'Empire, pour négocier, traiter et conclure, de concert avec les personnes chargées de pleinspouvoirs de Sa Majesté Impériale l'Empereur des français, les traités, conventions et règlemens relatifs au dit octroi; et Sa Majesté Impériale l'Empereur des français ayant accédé à ces vues, les deux hautes parties animées d'un désir égal de former incessamment cet établissement qui doit contribuer essentiellement à donner une nouvelle activité à la navigation d'un fleuve commun entre les deux puissances, ont nommé, savoir Sa Majesté l'Empereur des français une Commission plénipotentiaire composée des Sieurs *Crétet*, conseiller d'état, directeur général des ponts et chaussées, *Collin*, conseiller d'état, directeur général des douanes, *Coquebert*, *Montbert*, *Pfeffel*; et Son Altesse l'Electeur Archichancelier, le comte de *Beust*, son ministre plénipotentiaire près de Sa Majesté Impériale, lesquels, après avoir échangé leurs pleinspouvoirs respectifs, sont convenus des points et articles suivans.

Art. 1.

Les dispositions contenues dans le paragraphe 39 du *recès* de l'Empire germanique, ratifié par sa Majesté Impériale l'Empereur des Romains le 17 avril 1803, seront exécutées suivant leur forme et teneur et serviront de *base principale* à la présente convention.

Art. 2.

En conséquence, quoique le *Thalweg* du Rhin forme, quant à la souveraineté, la limite entre la France et l'Allemagne, le Rhin sera toujours considéré sous le rapport de la navigation et du commerce, comme un *fleuve commun* entre les deux Empires; ainsi qu'il est dit au même paragraphe du dit recès et la navigation en sera soumise à des règlements communs.

Art. 3.

Il est expressément convenu, que les anciens établissements de *relâche* et *d'échelle* (Umschlag) qui subsistent dans les villes de *Mayence* et de *Cologne* seront conservés, sauf les modifications énoncées dans la présente convention: de manière à ce que la navigation sur la partie supérieure, moyenne et inférieure du Rhin soit exercée par les embarcations, dont la construction et la capacité sont le mieux appropriées à chacune de ces parties du fleuve, et par les bateliers qui sont le plus à portée d'en avoir la connaissance et la pratique.

Art. 4.

La ville de *Cologne* continuera en vertu de cette disposition d'être la *station* de la navigation entre la Hollande et Mayence; les barques, bateaux et autres embarcations venant d'un lieu situé au dessous de Cologne seront obligés de s'arrêter au port de cette ville, d'y rompre charge et de verser leur chargement dans d'autres embarcations.

Art. 5.

La ville de *Mayence* continuera également en vertu de la même disposition, d'être la *station* de

la navigation entre Cologne et Strasbourg, et les barques et bateaux seront tenus de rompre charge au port de cette ville de la manière énoncée en l'article précédent.

Art. 6.

Les mêmes règles seront observées pour les embarcations qui descendront le Rhin. En conséquence toutes celles, qui auront été chargées au dessus de Mayence, ne pourront se rendre plus loin que le port de cette ville, et devront y verser leur chargement dans d'autres barques ou bateaux; de même celles, qui auront été chargées à Mayence ou dans un lieu intermédiaire entre Mayence et Cologne, ne pourront dépasser le port de Cologne, et elles y verseront leurs chargements dans d'autres barques ou bateaux.

Art. 7.

Un employé de l'octroi de navigation, commis spécialement pour cet effet, assistera aux versements mentionnés aux articles 4, 5 et 6. Il vérifiera les chargemens d'après les manifestes dont il sera parlé ci-après; il constatera ou fera constater par des peseurs publics le poids des diverses marchandises autant que besoin sera; il tiendra registre du tout et en délivrera un extrait au batelier pour sa décharge.

Art. 8.

Les dispositions des articles précédents n'ayant pour objet que l'utilité du commerce auquel il importe que les expéditions de marchandises se fassent avec régularité, célérité et sûreté, et nullement de les rendre tributaires des villes de station, il est con-

venu : I°, que le *droit d'étape* proprement dit, c'est à dire, la mise en vente forcée de quelqu'espèce de marchandises ou denrées que ce soit, lors de leur station dans les ports des villes de Mayence et de Cologne, est définitivement aboli et supprimé ; II°. que tous les droits qui ont été perçus jusqu'à présent dans les ports des dites villes à raison, soit de l'étape dont il vient d'être parlé, soit de la relâche forcée, de l'échelle etc. sous les noms de droits d'étape, de transit, d'accis et sous quelqu'autre dénomination ou prétexte que ce puisse être, cesseront entièrement du jour où la perception du droit d'octroi commencera d'avoir lieu, et qu'il ne sera plus payé en sus du droit d'octroi que ceux de grue, de quais, de poids publics, et un droit de magazinage, lorsqu'il y aura lieu de le percevoir, ainsi qu'il sera dit dans l'article suivant, le tout pour subvenir aux frais des établissements que la station nécessite. Ces rétributions ne pourront s'élever au dessus du taux ci-après, savoir : le droit de grue 10 centimes par quintal, le droit de pésage 5 centimes, le droit de quai, lorsque les marchandises seront mises à terre et ne seront pas versées immédiatement d'une embarcation dans l'autre, 5 centimes.

Art. 9.

Les marchandises qui, pour leur conservation, seront déposées dans les magazins, destiné à cet usage dans l'enceinte des ports de station, payeront pour l'enmagazinage pendant un mois 10 centimes par quintal, et si le dépôt en est prolongé au-delà d'un mois, ce qui ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du directeur des douanes, cinq centimes de plus chaque mois de séjour en magazin.

Art. 10.

Les *franchises des foires de Francfort*, en ce qui concerne les stations de la navigation du Rhin, continueront d'avoir lieu comme par le passé.

Art. 11.

Outre les franchises dont jouissent les foires de Francfort, les embarcations appartenantes au port de Mayence et conduites par les bateliers de cette ville, qui auront été chargées à la station de Cologne pour le compte de négocians de Francfort et sur lesquelles il ne se trouvera que des marchandises destinées pour la dite ville de Francfort, sont autorisées à se rendre *directement à Francfort*, sans rompre charge à Mayence, après que les conducteurs des dits bateaux auront fait au port de Cologne, avant leur départ, la déclaration de l'intention où ils sont de profiter du bénéfice de la présente disposition.

Ils acquitteront, dans ce cas, au bureau de Welmich un dixième en sus du droit d'octroi ordinaire, et payeront à Mayence la moitié des droits de grue, de poids, etc., auquel leur chargement eût donné lieu si le versement en eût été fait à cette station.

Les conducteurs représenteront le manifeste de leur chargement.

L'expédition portée par le présent article ne pourra être étendue à des bateaux appartenants à quelqu'autre port que ce soit, non plus qu'à ceux qui seraient chargés en tout, même en partie de marchandises ayant une autre destination que celle de Francfort.

Art. 12.

La navigation *entre Strasbourg* et *Mayence* sera libre aux embarcations des deux rives, soit en montant, soit en descendant. Celles même qui venant du haut Rhin *entreront dans le Mein pour se rendre à Francfort*, ne seront point obligées de se détourner de leur route pour aborder à Mayence et faire dans cette station le versement de leurs marchandises; non plus que les bateaux, qui venant de Francfort remonteront le haut Rhin; néanmoins dans le dernier cas les bateliers seront tenus de se présenter devant le port de Mayence pour acquitter le droit de navigation.

Art. 13.

L'administration de l'octroi de navigation réglera, d'une foire de Francfort à l'autre, le *prix du fret* qui devra être payé dans les deux villes de station pour les marchandises qui y seront embarquées à différentes destinations. Elle prendra sur ce réglement l'avis des chambres de commerce de Cologne, Mayence, Strasbourg et des magistrats de Dusseldorf, Francfort et Manheim; et si les avis ne sont pas uniformes, elle adoptera un taux moyen; les prix fixés par ce réglement ne pourront jamais être excédés.

Art. 14.

La navigation du Rhin exigeant beaucoup d'expérience et de pratique, celle qui a lieu à partir des deux ports de station, est confiée exclusivement par les hautes parties contractantes à des *associations de bateliers* qui seront établies, en vertu de la présente convention, dans les deux ports de *Mayence*,

et de *Cologne* et soumises à des règlemens et à une police appropriée à la navigation de ce fleuve.

Art. 15.

Nul ne pourra être reçu maitre batelier ou membre de l'association, qu'il n'ait navigué en personne et pendant un certain temps comme pilote, que son aptitude n'ait été reconnue, et qu'il n'ait obtenu de la direction-générale de l'octroi un certificat constatant sa capacité.

Art. 16.

Les bateliers des deux rives, ayant les qualités et les connaissances requises, seront reçus dans les associations dont il vient d'être parlé, et prendront leur tour de rôle sans être obligés d'établir pour cet effet leur domicile dans les villes de station; *mais en se soumettant aux règlemens de l'association.*

Art. 17.

Les règlemens, concernant l'organisation et la police de ces associations, seront arrêtés pour Cologne par le Préfet de la Roër, et pour Mayence par celui du Mont-Tonnerre. Chacun de ces Préfets réunira à cet effet et consultera un conseil composé de deux membres de la chambre de commerce, de deux anciens maitres bateliers et d'un inspecteur de l'octroi de navigation pris sur les deux nommés par la rive droite. Ces règlemens seront communiqués au directeur général de l'octroi et soumis à l'approbation du gouvernement français laquelle sera nécessaire pour leur exécution, attendu que les villes de station se trouvent être sur la rive gauche.

Art. 18.

Pour que les transports des marchandises s'effectue avec toute la célérité possible, l'administra-

tion de l'octroi de navigation aura soin qu'il se trouve à chaque station un nombre suffisant d'embarcations, de capacité différente, prêtes à recevoir les marchandises qui devront être embarquées. Ces embarcations chargeront à tour de rôle. Cependant on évitera soigneusement de laisser les expéditions languir et les marchandises s'accumuler; en conséquence aussitôt qu'il y aura dans le port de Cologne assez de marchandises pour composer une cargaison de 9000 myriagrames en descendant, ou de 7,500 en remontant, ou dans le port de Mayence de quoi en composer une de 7,500 myriagrames en descendant, et 6000 en remontant: ces marchandises seront chargées de suite sur l'embarcation que le tour de rôle indiquera, et le maître batelier de cette embarcation la fera partir sans le moindre délai, à peine d'être exclus de l'association; mais si ce maître batelier ne veut pas se soumettre à cette obligation, il pourra renoncer cette fois à son tour de rôle, et les marchandises seront confiées à celui des bateliers porté après lui sur la liste, et qui voudra s'astreindre à partir aussitôt après les avoir reçues, sans attendre un chargement plus considérable. S'il arrivait qu'aucun des batelier présents ne voulût s'y soumettre, l'administration de l'octroi choisira parmi les embarcations, qui se trouvent à la station, celle dont la capacité sera le mieux appropriée à la quantité des marchandises existantes et la fera partir d'autorité.

Art. 29.

Les stipulations précédentes relatives aux stations de la navigation et aux associations de bateliers ne concernant que la *grande navigation*, c'est-à-dire celle

qui se fait d'une partie à l'autre du cours du Rhin, en passant devant Mayence et Cologne; elles ne sont point applicables à la *petite navigation*, qui a pour objet les relations mutuelles des ports et pays des deux rives situés de manière à communiquer entre eux par le Rhin sans passer devant ces deux stations.

Art. 20.

La petite navigation, telle qu'elle est définie dans l'article précédent, sera libre à tous les bateliers des deux rives. On exigera néanmoins qu'ils soient munis d'une autorisation pour naviguer, délivrée sous l'autorité de leurs Souverains respectifs.

Art. 21.

Les bateliers, munis de l'autorisation mentionnée dans l'article précédent, pourront naviguer librement dans l'espace compris entre Cologne et Mayence, s'ils appartiennent à un port intermédiaire entre ces deux villes. Même liberté est accordée, pour tout l'espace au dessus de Mayence, aux bateliers appartenants soit à un port situé dans cet espace, soit à celui de Francfort, et, pour tout l'espace au dessous de Cologne, aux bateliers, appartenants à un port situé entre Cologne et les frontières de la République Batave.

Art. 22.

Les *coches* et *diligences d'eau*, les *yachts* et les *nacelles*, employées uniquement au transport de voyageurs et de leurs effets, ne seront point assujéties aux règlements de la grande navigation relatifs tant aux stations qu'aux associations de bateliers; mais sous la condition expresse, qu'on n'y em-

barquera point de marchandises, ni rien autre que les effets des voyageurs *).

Art. 23.

Les stipulations de la présente convention ne pourront être censées s'étendre à la *navigation des rivières qui se jettent dans le Rhin*, soit à la droite, soit à la gauche de ce fleuve.

Art. 24.

Néanmoins il est spécialement convenu, par rapport au *Mein*, que la navigation de cette rivière, entre Mayence et Francfort, sera exploitée concurremment par les bateliers de ces deux villes, et que l'un et l'autre port participeront avec une entière égalité à l'établissement de la diligence d'eau connue sous le nom de *Marktschiff*, de manière qu'une de ces diligences appartenant au port de Mayence ira à Francfort, en même temps qu'une autre appartenant au port de Francfort se rendra à Mayence, et *vice versa*.

Art. 25.

Dans le cas où, pour cause d'avaries, péril imminent, ou tout autre évènement de force majeure, une barque, bateau ou embarcation quelconque serait obligée de relâcher sur un point de la rive gauche, le batelier sera tenu d'en prévenir sur le champ le receveur, contrôleur de brigade ou lieutenant principal des *douanes* le plus voisin du lieu de la relâche, de lui représenter son manifeste, ses feuilles de chargement, connoissements et autres expéditions et de recevoir un ou plusieurs préposés à bord, suivant que les circonstances l'exigeront.

*) Ajoutez plus bas art. 101.

Art. 26.

Si le déchargement de l'embarcation est jugé indispensable, ce qui sera constaté par un procès-verbal dressé par le maire ou l'adjoint de la commune la plus voisine et par le préposé placé à bord, le dit déchargement s'effectuera provisoirement sur le lieu de la rive où le bâtiment aura été ancré, mais aucun des balots ou colis ne pourra être enlevé, que sur la permission et en présence du receveur, contrôleur de brigade ou lieutenant principal des douanes.

Art. 27.

Les marchandises débarquées seront transportées, sous le convoi des préposés, dans la commune où se trouvera établi le bureau des douanes le plus voisin, pour y être déposées et bénéficiées s'il est nécessaire.

Art. 28.

Le loyer du magazin, où les marchandises auront été déposées, sera payé par le batelier ou le propriétaire. Ce magazin, qui offrira sûreté et solidité pour la conservation des marchandises, sera fermé à deux clefs, dont l'une restera entre les mains du batelier et l'autre en celles du receveur de la douane.

Art. 29.

Le procès-verbal de déchargement, auquel seront annexées les feuilles de chargement et connoissement, servant d'inventaire des dits effets et marchandises, sera remis au bureau de la douane; le batelier, propriétaire ou consignataire sera en outre tenu d'y joindre une soumission cautionnée, dans la forme ordinaire, de représenter les balots, colis et marchandises portés au procès-verbal sous les peines portées par les lois.

Art. 30.

La sortie des effets et marchandises déposés en magazin, qui devra avoir lieu aussitôt que les obstacles de la navigation ou les causes de l'avarie éprouvée par le batalier auront cessé, sera constatée par un procès-verbal dressé par le receveur de la douane, deux préposés de brigade et le batelier.

La soumission cautionnée sera annullée par le receveur en présence du batelier ou de son fondé de pouvoir.

Art. 31.

Dans le cas où les causes qui retarderaient la navigation ou le départ des marchandises se prolongeraient de manière à faire désirer aux propiétaires de les retirer du magazin, celles dont l'entrée en France n'est pas prohibée, pourront être extraites partiellement et admises dans la consommation, après la vérification et après le payement des droits.

Celles dont l'entrée en France est prohibée, seront réexportées à l'étranger sous la surveillance des douanes. Ces sorties partielles du magazin seront successivement sur un régistre particulier tenu par le receveur de la douane et il en sera dressé procès-verbal après la sortie de la totalité des marchandises dans la forme ci-dessus prescrite.

Art. 32.

Les dispositions comprises dans les articles 25, 26, 27, 28, 29, 30 et 31, sont déclarées communes aux douanes établies ou à établir sur la rive droite du fleuve.

Art. 33.

Il sera pourvu de la manière suivante à l'exécution du recès de l'Empire, en ce qui concerne l'en-

tretien des *chemins de halage* sur les deux rives du fleuve.

Art. 34.

Les *dépenses* pour l'entretien des *chemins de halage* ne seront point prélevées sur la masse des produits de l'octroi avant le partage qui doit en être fait, mais chacune des hautes parties contractantes s'oblige d'y pourvoir sur la rive dont elle est chargée, et d'en acquitter les dépenses sur les sommes qu'elle aura touchées après le partage. En conséquence le gouvernement français reste chargé d'entretenir les chemins de halage sur la rive gauche partout où ils sont actuellement établis depuis Strasbourg jusqu'à la frontière de Hollande. S. A. E. s'oblige pareillement d'entretenir les chemins de halage sur la rive droite du fleuve, depuis Kehl jusqu'à la frontière de Hollande, partout où ils sont établis.

Art. 35.

Dans l'entretien des chemins de halage n'est pas compris l'obligation de construire, réparer et entretenir les *épis de bordage* les *digues* et *autres ouvrages d'art* établis pour s'opposer aux inondations du fleuve, mais seulement les chaussées qui couronnent les dits ouvrages; les autres travaux resteront à la charge des souverains, communautés d'habitans et particuliers dont les propriétés sont préservées par les dits travaux, et qui les ont eu jusqu'à présent à leur charge.

Art. 36.

Lorsque sur les rapports des inspecteurs de la navigation il aura été constaté que les chemins de halage de l'une ou l'autre rive ont besoin d'être réparés, les hautes parties contractantes s'obligent à faire exécuter

ces réparations sans délai. S'il, était apporté quelque retard de la part de l'une d'elles, elle sera invitée par l'autre de le faire cesser immédiatement.

Art. 37.

L'octroi de navigation du Rhin, tel qu'il est établi par le paragraphe trente neuf du recés sus daté, sera mis en activité, sous tous les rapports, le 31me jour qui suivra l'échange de la ratification des présentes conventions.

Art. 38.

En conséquence la perception des droits d'octroi de la part des hautes parties contractantes commencera à la dite époque dans les lieux, suivant les formes, et d'après les tarifs réglés par la présente convention, et il ne sera plus perçu aucun autre droit sur la navigation du Rhin.

Art. 39.

Sont et demeureront *supprimés* à dater de la fin du 30me jour qui suivra l'échange des ratifications, non seulement les *anciens péages du Rhin*, mais aussi toutes les impositions ou retributions, connues sous les noms de *Licent*, *transit*, *accis* ou *autres* qui affecteraient la navigation de transit de ce fleuve, et la perception ne pourra en être prolongée au-dela de ce terme ou rétablie en quelque temps que ce soit.

Quiconque se permettrait, à quelque titre et sous quelque prétexte que ce puisse être, de percevoir sur la navigation du Rhin aucun autre droit, que celui d'octroi, sera poursuivi et puni comme concussionnaire.

Art. 40.

Il en sera de même de tout obstacle, apporté au libre passage des *hommes* et *animaux* *) employés à la

*) Halfleute und Halfpferde ꝛc.

manœuvre des bateaux, sur les chemins de halage des deux rives du Rhin, et de tout *droit* perçu sur le dit passage, soit à l'allée, soit au retour.

Art. 41.

Mais sous la dénomination d'impositions, qui affectent la navigation du Rhin, et dans la suppression ordonnée par la présente convention, ne sont pas comprises les douanes que chaque état a la faculté d'établir ou de conserver sur son territoire particulier, et dans lesquelles il peut lever des droits à son profit sur les marchandises qui entrent dans l'étendue de sa domination et qui en sortent.

Art. 42.

L'administration générale de l'octroi de navigation sera organisée ainsi qu'il suit.

Art. 43.

Il y aura un *directeur-général* chargé de diriger et surveiller l'établissement et la perception de l'octroi de navigation, de maintenir l'uniformité dans la dite perception, d'administrer tout ce qui se rapporte à l'octroi, et de tenir la main à l'exécution de la présente convention.

Art. 44.

Il sera nommé *quatre inspecteurs* de l'octroi, dont les fonctions seront:

1) de reconnaître par eux-mêmes l'état du lit du Rhin, et les obstacles que la navigation peut rencontrer;
2) de visiter les chemins de halage pour s'assurer des réparations qu'ils peuvent exiger;
3) d'inspecter les bureaux d'octroi, prendre connais-

sance de la manière dont le service s'y fait, recevoir les plaintes, et s'assurer si la présente convention est exactement et uniformément observée;

4) de dresser sur tous ces objets des rapports exacts et détaillés qu'ils enverront avec leur avis au directeur-général;

5) de contrôler et vérifier les registres et les caisses des receveurs et toutes leurs opérations;

6) de verbaliser sur toutes les contraventions relatives à la police de la navigation et à la perception de l'octroi.

Art. 45.

La Direction générale aura son siége à Mayence. Le directeur y résidera constamment, et les Inspecteurs, quand il ne seront pas en tournée.

Art. 46.

Il y aura *douze bureaux* pour la *perception* de l'octroi de navigation. *Six* seront sur la rive *gauche*, savoir: à Neubourg, Mayence, Andernach, Cologne, Homberg et Griethausen. *Six* seront sur la rive *droite*, savoir à Manheim, Welmich, Thal, Lintz, Dusseldorf et Wésel *).

Art. 47.

Dans chacun de ces bureaux de recette, il pourra être établi un receveur, un contrôleur, deux visiteurs, et un commis aux écritures.

Il pourra de même être attaché à chaque bureau deux canots ou batelets pour les visites en rivière,

*) Voyez les changements faits dans la *convention supplétive*, imprimée à la suite de la présente convention. *Rem. de l'éd.*

et trois hommes pour conduire les dits canots et faire en outre le service du bureau, du magazin, et les commissions et messages.

Art. 48.

Le directeur-général sera nommé en commun par les hautes parties contractantes, conformément au recès sus-daté.

Art. 49.

Deux inspecteurs seront nommés par le gouvernement français; les deux autres seront à la nomination de l'Électeur Archichancelier.

Art. 50.

La nomination aux places de *receveurs* et *contrôleurs* sera faite par les gouvernements respectifs, en la manière déterminée par le recès.

Art. 51.

Les *visiteurs* et les *commis* aux écritures, attachés aux différents bureaux d'octroi des deux rives, seront nommés par le directeur-général.

Art. 52.

Les *canotiers* seront choisis par le receveur du bureau auquel ils seront attachés.

Art. 53.

Le directeur-général sera installé en vertu d'un ordre du gouvernement français, adressé au tribunal de Mayence, et en vertu d'un ordre de l'Électeur Archichancelier, dont sera porteur un commissaire envoyé à cet effet par S. A. Electorale.

Art. 54.

Les actes de nomination des inspecteurs, seront adressés au directeur-général qui les installera.

Art. 55.

Les receveurs et contrôleurs seront installés en vertu d'un ordre adressé, pour la rive gauche, par le gouvernement français, et, pour la rive droite, par son Altesse l'Electeur Archichancelier, au directeur de l'octroi, qui prendra les mesures convenables pour le faire reconnaître.

Art. 56.

Les visiteurs et commis aux écritures seront installés par le receveur du bureau, auquel ils devront être attachés d'après l'ordre qu'il en recevra du directeur général.

Art. 57.

Le directeur-général et les inspecteurs prêteront serment au gouvernement français entre les mains du président du Tribunal civil de Mayence, et à l'Electeur Archichancelier entre les mains du commissaire de son Altesse Electorale.

Art. 58.

Les receveurs et contrôleurs prêteront serment entre les mains du directeur-général et chaque receveur fera prêter serment aux visiteurs et commis aux écritures qui lui seront subordonnés.

Art. 59.

Le *serment* sera ainsi conçu:

Je jure de remplir avec fidélité et exactitude les fonctions qui me sont confiées en qualité de....., de me conformer en tout aux ordres et instructions qui me seront donnés touchant les dites fonctions de la part de S. M. l'Empereur des Français, et de S. A. Electorale l'Electeur Archichancelier de l'Empire germanique, et de ne percevoir ni faire per-

cevoir, soit en argent soit en nature, rien au-delà du tarif, non obstant tous anciens usages contraires.

Art. 60.

Le directeur-général pourvoira à ce que le service ne manque pas par la mort, l'absense, ou l'empêchement d'un receveur ou d'un contrôleur; en conséquence il fera exercer provisoirement par une personne capable.

Art. 61.

Si les inspecteurs négligeaient leur devoir, ou donnaient lieu à des plaintes graves, le directeur-général en rendra compte aux gouvernements respectifs.

Art. 62.

Le directeur-général aura le droit de suspendre provisoirement des ses fonctions tout receveur ou contrôleur, dont il auroit reconnu l'inconduite ou la mauvaise gestion, et de faire exercer par une autre personne ayant les qualités requises; mais dans ce cas et dans celui prévu par l'article précédent, le directeur-général en rendra compte dans le terme de trois jours pour tout délai au gouvernement, par lequel le receveur ou contrôleur ainsi provisoirement remplacé aura été nommé; et son rapport renfermera l'exposé des motifs de cette mesure, accompagné des pièces probantes, afin qu'il soit prononcé sour le tout ainsi que de droit.

Art. 63.

Les receveurs pourront de même suspendre de leurs fonctions et remplacer provisoirement les visiteurs et commis aux écritures attachés à leur bureau à la charge d'en faire part dans l'espace de trois jours

au plus au directeur-général, et de le mettre en état par un rapport circonstancié et appuyé de pièces probantes, de prononcer avec une entière connaissance des causes.

Art. 64.

Les receveurs pourront changer de Canotiers quand ils le jugeront convenable.

Art. 65.

Le *traitement du directeur-général* sera de huit mille francs par an. Il aura en outre une remise d'un quart pour cent du produit net de l'octroi, déduction faite des frais et non-valeurs.

Il lui sera alloué aussi une somme de six mille francs par an pour logement, commis et frais de bureau.

Il justifiera de ses ports de lettre, et en sera remboursé.

Art. 66.

Les *inspecteurs* jouiront chacun d'un *traitement* fixé de trois mille francs, et en outre d'une remise d'un pour mille sur le produit net de l'octroi. Il leur sera alloué extraordinairement dix francs par jour, quant ils seront en tournée.

Ils auront six cents francs pour frais de bureau.

Art. 67.

Les *receveurs* de l'octroi à Mayence et à Cologne auront chacun un traitement annuel de trois mille francs.

Ils auront en outre mille francs pour frais de bureau.

Les receveurs à Mannheim, Thal, Andernach, Dusseldorf, Wésel, Griethausen, auront chacun un

traitement annuel de deux mille francs; ils auront en outre huit cents francs pour frais de bureau.

Les receveurs à Neubourg, Welmich, Lintz et Homberg auront chacun un traitement annuel de quinze cents francs; et en outre six cents francs pour frais de bureau.

Tous les receveurs auront en outre un logement pour eux et leur bureau, dont le loyer sera réglé par le directeur-général, et acquitté sur les fonds de l'octroi.

Art. 68.

Les *contrôleurs* des bureaux de Mayence et de Cologne auront chacun un traitement annuel de deux mille cinq cents francs.

Les contrôleurs à Manheim, Thal, Andernach, Dusseldorf, Wésel et Griethausen recevront chacun un traitement annuel de dix-huit cents francs.

Les contrôleurs de Neubourg, Welmich, Lintz et Homberg recevront chacun un traitement de douze cents francs.

Art. 69.

Les *visiteurs* à Mayence et à Cologne recevront chacun un traitement annuel de seize cents francs.

Les visiteurs à Manheim, Thal, Andernach, Dusseldorf, Wésel et Griethausen recevront chacun un traitement annuel de douze cents francs.

Les visiteurs de Neubourg, Welmich, Lintz et Homberg recevront chacun un traitement annuel de huit cents francs.

Art. 70.

Les *commis* aux écritures auront, savoir, ceux de Mayence et de Cologne un traitement annuel de quinze cents francs. Ceux de Manheim, Thal, Andernach, Dusseldorf, Wésel et Griethausen un traitement annuel de onze cents francs. Ceux de Neubourg, Welmich, Lintz et Homberg un traitement annuel de huit cents francs.

Art. 71.

Les *canotiers* auront un salaire fixe, de six cents soixante deux francs (325 florins) dans les bureaux de Mayence, Manheim, Cologne, Dusseldorf et Wésel, et de cinq cents trente deux francs (250 florins) dans les autres bureaux.

Art. 72.

Il sera prélevé dans chaque bureau quatre pour cent sur les recettes, déduction faite préalablement des salaires payés aux employés.

La somme provenant de ce prélèvement sera divisée en vingt parts et distribuée de la manière suivante :

Huit parts au receveur,

Troits parts au contrôleur,

Quatre parts à chacun des deux visiteurs,

Une part au commis aux écritures.

Art. 73.

Il sera fait une *retenue* de quatre pour cent sur les traitemens et sur les remises allouées au directeur-général, aux receveurs, inspecteurs, contrôleurs,

visiteurs, commis et canotiers de la régie de l'octroi, pour former un fonds destiné à l'acquit des *pensions* de ceux qui seront dans le cas d'obtenir leur retraite et aux secours à accorder à leurs *veuves* et *enfans*.

Art. 74.

Le montant des *vacances* d'emplois qui n'excéderont pas 15 jours, sera ajouté à la retenue ci-dessus pour augmenter le fonds des retraites et pensions.

Art. 75.

Le droit de retraite sera acquis par trente ans de service dans l'octroi.

Art. 76.

Pour déterminer le *montant* des *pensions* des *retraites* dues à chaque individu, il sera fait une année commune du traitement dont il aura joui pendant les trois dernières de son activité. La pension sera de moitié de ce produit pour trente années de service, et d'un vingtième de l'autre moitié pour chaque année au dessus de trente ans, sans que dans aucun cas le maximum des retraites puisse s'élever au-delà des deux tiers du traitement moyen calculé sur les trois dernières années d'activité.

Art. 77.

Dans le cas de retraite forcée avant trente ans pour cause d'infirmité, la pension à accorder sera déterminée à raison d'un sixième du traitement pour dix ans de service, et en outre d'un soixantième pour chaque année excédant le nombre de dix.

Art. 78.

Il pourra être pris sur le produit annuel de la retenue une somme de 12 à 1500 francs, pour être affectée à des secours annuels à accorder aux *veuves* et aux *orphelins* de père et de mère des employés qui seroient les plus dénuées de moyens d'existence. La portion de ce fonds qui ne sera pas dépensée dans le cours de l'année, retournera à la masse générale des retraites.

Ces secours seront distribués sur la proposition du directeur-général et la délibération du Conseil établi ci-après; ils cesseront lorsque les individus auront obtenu une amélioration suffisante dans leurs facultés, et dans aucuns cas ils ne seront pas continuées aux orphelins qui auront atteint l'age de 20 ans.

Art. 79.

Dans les premiers jours de fructidor de chaque année, il s'assemblera à Mayence un *Conseil* composé du directeur-général qui le présidera, de deux inspecteurs, d'un receveur, d'un contrôleur et d'un visiteur pris à tour de rôle parmi les employés de ces différents grades dans les bureaux des deux rives.

Art. 80.

Le directeur-général présentera au Conseil

1) le compte annuel des recettes et dépenses du fonds de retenue, qui sera examiné et arrêté par le conseil;
2) l'état des pensions déjà obtenues;
3) la situation du fonds de retenue et de celui d'économie, s'il en existe un;
4) l'état des nouvelles demandes de retraite pour les employés, ou des secours pour les veuves et orphe-

lins, et de la somme nécessaire pour les acquitter. Le conseil délibérera sur ces nouvelles demandes, qui ne seront admises que dans la proportion des fonds disponibles; celles sur lesquelles il ne pourra être statué, faute de fonds, seront ajournées à l'année suivante.

Art. 81.

Le Conseil délibérera aussi chaque année sur le mode de placement à intérêt de la portion du fonds de retenue qui excédera les besoins de l'année. Ce placement sera fait en la meilleure forme, et de manière à ce que le recouvrement soit assuré, et qu'il puisse être réalisé dans le cas où il deviendra nécessaire d'en faire l'emploi pour payer les pensions de retraite. Le directeur-général rendra chaque année séparément aux deux gouvernements le compte de la situation de la caisse des retraites.

Art. 82.

Lorsqu'un receveur, contrôleur, visiteur, ou commis aux écritures aura été provisoirement *suspendu* de ses fonctions, dans les cas et de la manière énoncées dans les articles 62 et 63, la moitié du traitement fixe et des remises, dont il aurait dû jouir pendant que durera sa suspension, appartiendra à la personne commise pour exercer à sa place. Il touchera l'autre moitié dans le cas où sa suspension ne serait pas convertie en destitution par l'autorité compétente. Si au contraire la destitution est prononcée, cette moitié sera versée dans la caisse des retraites établie par les précédents articles.

Art. 83.

Au moyen des traitements fixes et remises déterminés par les dispositions précédentes pour les receveurs, visiteurs et commis aux écritures, attachés à l'octroi de navigation, et conformément au serment, dont la formule est rapportée ci-dessus, il est défendu à tous et à chacun d'eux d'exiger, demander, ou recevoir, ou retenir à leur profit particulier quoi que ce puisse être, soit en argent, soit en nature, sous aucun prétexte, même comme témoignage d'affection et de reconnaissance, de la part d'aucune personne intéressée à la navigation du Rhin, à peine de privation d'un mois de traitement pour la première faute, de 6 mois pour la seconde, et à peine de destitution pour la troisième.

Art. 84.

Nul ne sera admis à exercer d'emploi dans l'octroi de navigation qu'il ne sache *parler* et *écrire* en *langue allemande ;* il devra y avoir dans chaque bureau un employé au moins qui sache parler et écrire en *français.*

Art. 85.

Le directeur-général, les inspecteurs, receveurs, contrôleurs, visiteurs et commis aux écritures ne pourront exercer, en même temps, aucun autre emploi ; et s'ils en acceptent quelqu'un, il sera pourvu à leur remplacement.

Art. 86.

Les receveurs, contrôleurs et autres employés seront tenus d'exercer par eux-mêmes les fonctions qui leur sont confiées, ils ne pourront se fai-

re suppléer, même pour un court espace de temps, que du consentement par écrit du directeur général à peine de destitution.

Art. 87.

Les receveurs du droit d'octroi fourniront avant d'entrer en exercice un *cautionnement*, égal au moins à ce que la perception, dont ils seront chargés, sera réputée devoir rendre à un taux moyen pendant deux mois. Le cautionnement sera constitué sur des biens immeubles, situés sur la rive du fleuve habitée par le receveur. Il sera établi en la meilleure forme, suivant les lois et usages des localités et il sera discuté et reçu par le directeur général de l'octroi.

Art. 88.

Les bateaux, barques et nacelles employés à un service quelconque relatif au droit d'octroi, porteront, lorsqu'ils seront ainsi employés, un *pavillon mi-parti aux couleurs des deux Empires*, dont l'usage est interdit à tous les autres, sans aucune exception. Les embarcations portant le dit pavillon pourront seules et exclusivement à toutes autres, aborder, poursuivre et arrêter dans toute la largeur du cours du Rhin et sur le Thalweg, comme sur l'une et l'autre rive indistinctement, les bateaux, yachts, diligences d'eau, barques, nacelles ou radeaux, quels qu'ils soient, pour en examiner les papiers, en interroger les conducteurs, et exiger le payement des droits d'octroi, comme aussi pour obtenir réparation des infractions faites aux réglements relatifs a l'octroi.

Pourront cependant les employés des douanes des deux rives poursuivre respectivement dans leurs

eaux les bateaux qui, ayant commencé des versements frauduleux, chercheraient à fuir sur le fleuve.

Art. 89.

Le directeur-général, les inspecteurs, receveurs, contrôleurs et autres employés de l'octroi de navigation porteront un *uniforme*, qui est réglé ainsi qu'il suit.

Pour tous, habit à la française de drap bleu foncé, veste et culotte jaunes, avec boutons portants le mot *Rhenüs*, chapeau à trois cornes, avec ganse d'argent et bouton pareil à celui de l'habit.

Pour le directeur-général, broderie en argent au collet, aux paremens, aux pattes et autour des poches, veste et culotte unies.

Le dessin de la broderie représentera un cable entrelacé de feuilles de plantes aquatiques.

Pour les inspecteurs, même broderie en argent au collet et aux paremens.

Pour les receveurs, un galon double en argent au collet et aux paremens de treize millimètres de largeur.

Pour les contrôleurs, un galon simple au collet et aux paremens.

Pour les visiteurs et commis aux écritures, un galon simple aux paremens.

Art. 90.

Sur toute embarcation naviguant sur le Rhin, sera *inscrit* en un lieu apparent et en caractères distincts et bien visibles le *nom* de la dite embarcation, celui du *lieu* où reside la *personne* à qui elle appartient, et le *nombre de quintaux* de cinq myriagrammes qu'elle est susceptible de porter.

Il est accordé six mois, à compter de l'ouverture des bureaux de l'octroi, pour remplir cette formalité. Cette époque passée, toute embarcation pour laquelle elle n'aura pas été remplie pourra être retenue en passant devant un des bureaux de l'octroi, ou si elle est rencontrée par un bateau portant pavillon de l'octroi, jusqu'à ce quelle ait payé une amende de douze francs.

Les amendes de cette espèce seront partagées de la manière suivante: deux tiers appartiendront aux visiteurs, et un tiers aux canotiers du bureau d'octroi à la diligence duquel la dite embarcation aura été retenue.

Art. 91.

Sur tous les bateaux et barques naviguant sur le Rhin, il devra se trouver un *manifeste* qui contiendra:

1°. le nom de l'embarcation;

2°. les noms et domiciles des propriétaires de la dite embarcation;

3°. ceux du batelier chargé de la conduire;

4°. l'énumération et la désignation des espèces, quantité et poids des marchandises qui y sont chargées. Le manifeste sera signé du batelier conducteur. Cet acte sera rédigé et signé avant le départ de l'embarcation du lieu où elle aura été primitivement chargée.

Si le conducteur de la même embarcation vient à y charger dans le cours de son trajet des denrées ou marchandises, il en fera mention par supplément à la suite du manifeste général du chargement, et non à la marge, ni entre les lignes, le tout sans blanc ni intervalle. Les dispositions de

cet article sont communes aux trains de bois et radeaux. Les manifestes dont ils seront accompagnés, indiqueront le lieu où ils ont été formés, les autres trains qu'on y a réunis, l'espèce et la quantité des bois dont ils sont composés et les marchandises d'autre nature qu'on aurait mises sur ces trains ou radeaux. Néanmoins une lettre de voiture suffira pour les bateaux du port de moins de 50 quintaux.

Art. 92.

Le manifeste, dont il est parlé dans l'article précédent, sera exhibé par le conducteur le l'embarcation ou du radeau, à son passage devant chaque bureau de l'octroi, et y sera visé par le receveur et le contrôleur.

Les employés de l'octroi en uniforme, embarqués sur un bateau ou canot portant le pavillon de l'octroi, pourront exiger aussi la représentation de ce manifeste de tout conducteur d'embarcation, en quelqu'endroit du Rhin qu'il soit rencontré. Le principal employé visera le dit manifeste ainsi que les déclarations additionnelles qui pourront s'y trouver le tout sans blanc, ni intervalle; il fera mention dans ce visa du lieu du fleuve, du jour et de l'heure où il l'aura apposé. Les visas, dont il vient d'être parlé, ne donneront lieu à aucuns frais.

Art. 93.

Le *droit d'octroi* sera perçu *d'avance*, et à raison de la distance à parcourir. Ainsi lorsqu'une embarcation passera devant un bureau de l'octroi, la dite embarcation payera pour la distance entre ce bureau et le bureau suivant, sans qu'il puisse rien être exigé pour la distance qu'elle aura par-

courue dans le cas où elle aurait pris son chargement entre le précédent bureau et celui où elle acquittera le droit: reciproquement, il ne sera fait aucune diminution sur le droit dans le cas, où le bateau devrait être déchargé entre le bureau où le droit sera acquitté et le bureau subséquent. Néanmoins par exception et à raison de ce qu'il n'est point établi de bureau d'octroi à Strasbourg, les embarcations et trains descendant le Rhin et partant de cette ville et des autres points des deux rives situées au dessus de Neubourg, payeront au bureau de Neubourg le droit d'octroi pour la distance parcourue, laquelle sera toujours comptée comme s'ils étoient de Strasbourg.

Art. 94.

Indépendamment du droit sur les denrées ou marchandises, dont il sera parlé ci-après, il sera perçu dans chaque bureau de l'octroi pour chaque embarcation, chargée ou non chargée, du port de cinquante quintaux et au dessus qui passera devant un bureau en remontant ou en descendant, un *droit de reconnaissance* réglé par le tarif qui soit.

Pour une embarcation de cinquante à trois cents quintaux:

Sur la rive gauche.	*Sur la rive droite.*
Dix centimes	trois Kreuzer.

De trois cents à six cents quintaux.

Un franc	trente Kreuzer.

De six cents à mille quintaux.

Deux francs	. . . un florin.

De mille à quinze cents quintaux.

Quatre francs . . . . . | . . . deux florins.

De quinze cents à deux mille quintaux.

Six francs . . . . | . . . trois florins.

De deux mille à deux mille cinq cents quintaux.

Neuf francs . . . . . . | . . . quatre florins et demi.

De deux mille cinq cents et au-dessus.

Quinze francs . . . . . | . . . sept florins et demi.

Ce droit sera perçu, d'après le jaugeage déclaré par le conducteur, qui pourra être vérifié par les employés de l'octroi.

Art. 95.

Les mesures et les poids mentionnés dans la présente convention, et dans les tarifs qui y sont ou y seront annexés, sont ceux dont les bases ont été prises dans la nature et qui sont adoptées en France, savoir:

le *mètre* pour les mesures linéaires, le *litre* pour les mesures de capacité, et le *kilogramme* pour le poids. Dix kilogrammes font un myriagramme.

Art. 96.

Par le mot de quintal on entendra le poids de cinquante kilogrammes ou cinq myriagrammes équivalant en l'ancien poids de France, dit de marc, à cent deux livres deux onces; deux gros et demi; en poids de Cologne à cent six livres trois quarts; en poids de Mayence à cent six livres cinq onces, en poids d'Amsterdam à cent une livres trois onces.

Art. 97.

Le droit d'octroi sera rapporté, pour toutes les marchandises, au quintal désigné dans l'article précédent. En conséquence, et pour rapporter au poids les mesures en usage pour les boissons et autres liquides, le directeur-général de l'octroi fera dresser un tableau de ce que pèsent étant remplies de vin, eau de vie, vinaigre, bierre, huile, poix et goudron etc. différentes espèces de futailles en usage sur le Rhin. Ce tableau énoncera le poids de chacune des dites futailles en kilogrammes sans fractions; il servira d'instruction pour les employés afin de faciliter la perception. Les bureaux seront pourvus de verges de jauge pour vérifier, si les futailles sont de l'espèce de celles définies par le tableau dont il vient d'être parlé, et dans le cas où elles excéderoient la capacité prévue, le droit sera perçu sur l'excédant.

Le directeur-général fera dresser un tableau semblable pour rapporter au poids les mesures en usage pour les grains et autres matières sèches que l'on n'est pas dans l'usage de peser.

Art. 98.

La perception du droit d'octroi se fera dans les bureaux de la rive gauche en *monnoie* de *France*, et sur la rive droite en *monnoie* d'*Allemagne*, dite de convention, exclusivement à toutes autres.

Art. 99.

Le droit d'octroi sur les marchandises transportées par le Rhin, sera perçu dans chaque bureau conformément au tarif suivant, qui a été calculé en raison des distances d'un bureau à l'autre et d'après la

différence des monnoies en usage sur les deux rives; mais sans admettre des fractions au dessous du dixième de centime et du huitième de kreuzer, et de manière à ce que la totalité du droit entre Strasbourg et la frontière de la république Batave fût de deux francs en remontant, et d'un franc trente trois centimes en descendant.

Tarif de ce que payera le quintal de cinq myriagrammes en remontant le Rhin.

Au bureau de Griethausen	Trente centimes.
Au bureau de Wésel .	Cinq kreuzer et demi.
Au bureau de Homberg	Vingt deux centimes et demi.
Au bureau de Dusseldorf	Neuf kreuzer et un quart.
Au bureau de Cologne .	Seize centimes et demi.
Au bureau de Linz . .	Un kreuzer et trois huitièmes.
Au bureau d'Andernach.	Six centimes et deux dixièmes.
Au bureau de Thal .	Deux kreuzer et demi.
Au bureau de Welmich	Quatre kreuzer et trois quarts.
Au bureau de Mayence	Treize centimes et demi.
Au bureau de Manheim	Quatre kreuzer et demi.
Au bureau de Neubourg	Dix centimes et deux dixièmes.

Tarif de ce que payera le quintal de cinq myriagrammes en descendant le Rhin.

Au bureau de Neubourg pour l'espace parcouru depuis Strasbourg .	Sept centimes et un dixième.
Pour l'espace à parcourir de Neubourg à Manheim	Dix centimes et demi.

Au bureau de Manheim	Deux kreuzer et demi.
Au bureau de Mayence	Onze centimes et demi.
Au bureau de Welmich	Un kreuzer et trois quarts.
Au bureau de Thal . . .	Un kreuzer et un huitième.
Au bureau d'Andernach	Trois centimes et deux dixièmes.
Au bureau de Lintz . .	Trois kreuzer.
Au bureau de Cologne .	Vingt deux centimes et demi.
Au bureau de Dusseldorf	Quatre kreuzer et un huitième.
Au bureau de Homberg	Treize centimes et deux dixièmes.
Au bureau de Wesel	Cinq kreuzer et demi.

Art. 100.

Le droit d'octroi sur les bois de charpente et de construction, se percevra au mêtre cube. Le mêtre cube de bois de chêne, orme, frêne, cerisier, poirier, pommier, cornier, payera à chaque bureau, si c'est en remontant, autant que deux quintaux et demi de marchandises conformément au premier des tarifs ci-dessus, et si c'est en descendant, autant que quatre quintaux de marchandises conformément au second de ces tarifs.

Le mêtre cube de bois de pin, sapin, mélese, hêtre, tremble, peuplier, érable, aune et autres bois blancs ou bois résineux payera de même, si c'est en remontant, autant qu'un quintal et un quart de marchandises conformément au premier tarif, et si c'est en descendant, autant que deux quintaux conformément au second tarif.

Art. 101.

Les yachts, diligences d'eau et autres embarcations destinés expressément au transport des voya-

geurs, soit qu'ils ayent ou non des passagers, paieront le droit d'octroi comme s'ils étoient chargés du quart des marchandises qu'ils pourroient embarquer en raison de leur tonnage. Ainsi un yacht susceptible de porter 400 quintaux de marchandises, payera comme s'il étoit chargé de cent quintaux de marchandises conformément aux deux tarifs ci-dessus et ainsi à proportion.

Art. 102.

Aucun objet transporté par le Rhin, de quelque nature qu'il soit, ne passera les bureaux d'octroi en exemption totale du droit de navigation; mais pour l'avantage de l'agriculture et de l'industrie des pays riverains, les hautes parties contractantes sont convenues d'admettre des modérations sur les articles suivans, dont la valeur ne permettoit pas de les imposer à la totalité du droit réglé par le tarif.

Art. 103.

Lorsqu'un bateau sera chargé en totalité d'un ou de plusieurs des articles suivans, savoir:

Terres à pots, à pipes, à foulon, pierres à bâtir, sables et gravier, pavés pour les rues ou les chemins, engrais et amendemens pour les terres, tels que fumiers, marnes et cendres lessivées, pailles ou chaumes, foin, fascines à épis, lait et beurre frais, oeufs et volailles, fruits et légumes frais, racines comestibles, il ne sera perçu sur le dit bateau, pour tout droit d'octroi que le double de ce que le même bateau eût acquitté conformément à l'article 94, s'il eût fait la même route étant vide.

Mais si sur le même bateau conjointement avec les articles ci-dessus spécifiés, il s'en trouve quel-

qu'autre, ils seront portés à part sur le manifeste, et payeront les droits ainsi qu'ils sont dûs pour chacun d'eux.

Art. 104.

Il ne sera perçu par quintal qu'un vingtième du droit réglé pour chaque bureau par les deux tarifs ci-dessus sur les articles suivans :

Plâtre et chaux, briques, tuiles et carreaux de terre, ciment, provenant de tuiles ou carreaux, ardoises, poterie commune, houille ou charbon de terre et de pierre, tourbe, bois à brûler, fagots, charbon de bois ou de tourbe, minéral métallique, pierres alumineuses et vitrioliques.

Le directeur-général fera dresser un tableau du poids approximatif de chacun des ces objets, rapporté à la mesure au compte, au mêtre cube, ou à tout autre mode usité dans le commerce pour en énoncer la quantité.

Art. 105.

Il ne sera perçu par quintal que le quart du droit réglé pour chaque bureau par les deux tarifs ci-dessus sur les articles suivans, savoir :

Minéral de calamine, pierres à meule, marbre et pierres à carreler, sel de mer ou de salines rafiné ou non rafiné, fer en gueuse, froment, seigle, orge, avoine, millet, fèves, pois et autres grains ou graines légumineuses, farines et gruaux de toute espèce, écorces à tan, poix et goudron, et cendres non lessivées.

Le directeur-général fera dresser un tableau du poids de chacun de ces objets, ainsi qu'il est dit dans l'article précédent.

Art. 106.

Les registres des receveurs de la rive gauche seront tenus en langue française, et ceux des contrôleurs en langue allemande; le contraire aura lieu dans les bureaux de la rive droite.

Les écritures seront tenues dans les bureaux de la rive gauche en francs et centimes et centièmes de centimes, et dans ceux de la rive droite en florins, kreuzers et huitièmes de kreuzer, le florin sera 60 kreuzer, et sur le pied de 2 florins 24 kreuzer l'écu de convention.

Art. 107.

Dans la confection des tarifs ci-dessus on a supposé que le *pair* entre l'argent d'allemagne, dont il est parlé dans l'article précédent, et l'argent de france est tel, que le florin réponde à deux francs 178 millimes, et le kreuzer à trois centimes et 63 centièmes. En conséquence cette proportion servira de base à toutes les conversions qu'il y aura lieu de faire d'une monnoie dans l'autre, quel que puisse être d'ailleurs le cours du change.

Art. 108.

Les receveurs du droit d'octroi verseront, les premiers jours de chaque mois, les deniers provenant de la recette par eux faite pendant le mois précédent, entre les mains de la personne qui leur sera indiquée par le directeur-général, d'après les ordres, que celui-ci aura reçus, pour la rive gauche, de la part du gouvernement français, et pour la rive droite de la part de S. A. l'Electeur Archichancelier.

Les récépissés que les personnes ainsi désignées donneront aux receveurs, seront adressés par eux

au directeur-général dans les quinze premiers jours de chaque mois. S'ils sont en règle il seront admis comme pièces comptables et opéreront la décharge des dits receveurs. Si dans quelque bureau de l'octroi il n'y avoit point eu de recette pendant un mois entier, le receveur de ce bureau fournirait un certificat négatif à la personne entre les mains de laquelle il devrait verser des fonds, et celle-ci lui en donnerait un récépissé, lequel serait transmis au directeur-général ainsi qu'il vient d'être dit.

Art. 109.

Dans les quinze jours qui suivront la fin de chaque trimestre, il sera dressé par le directeur-général un état des recettes, faites pendant le dit trimestre dans les bureaux d'octroi établis sur chacune des deux rives du Rhin; et lorsque par la balance qui résultera de ce travail, il se trouvera qu'il a été perçu sur une des deux rives une somme plus forte que sur l'autre, le directeur prendra des mesures pour que dans le courrant du mois suivant, il soit tenu compte de la moitié de la différence à la personne chargé de recevoir les fonds provenus des recettes, pour la rive où la perception aura été la plus faible.

Art. 110.

Pour les comtes qui devront se rendre de mois en mois, et de trimestre en trimestre on se conformera au Calendrier en usage sur la rive gauche*).

*) C'étoit alors le calendrier français républicain, qui a cessé d'être en usage dès le 1er Janvier 1806. *Rémarque de l'éditeur.*

Art. 111.

Les droits de l'octroi de navigation du Rhin ne pourront jamais être *affermés*, soit en masse soit partiellement.

Art. 112.

Aucune demande en *exemption* ou *modération de droits* ne sera admise ni par les receveurs des bureaux d'octroi, ni même par le directeur-général, quelles que soient la nature, l'origine et la destination des embarcations, des effets ou des marchandises, et à quelques personnes, corps, villes ou états souverains que les uns et les autres appartiennent, comme aussi pour quelque service et par quelque ordre que le transport s'en effectue, et ce non obstant tous privilèges ou usages contraires.

Art. 113.

Si une embarcation, son chargement ou partie d'icelui, après avoir acquitté des droits en un ou plusieurs bureaux de l'octroi, viennent à être *avariés* ou même à *périr* entièrement, par quelque cause que ce puisse être, aucune demande en restitution de tout ou partie des droits d'octroi perçus jusqu'alors sur lesdits objets ne sera admise non obstant tout règlement ou usage contraire.

Art. 114.

Les conducteurs d'embarcations et trains ou radeaux qui auront *contrevenu* à quelqu'une des dispositions de la présente convention, et des règlements qui en dériveront, pourront être retenus, ainsi que leurs embarcations, trains ou radeaux dans le lieu où il aura été informé contr'eux, jusqu'à ce qu'ils ayent

acquitté les droits par eux dûs, ainsi que les amendes et frais que leur conduite aura occasionnés, à moins qu'ils ne fournissent sur les lieux une caution reconnue solvable et admise par le receveur du bureau qui sera saisi de l'affaire.

Art. 115.

Si les employés de l'octroi se voient dans la nécessité de *retenir* quelque embarcation, train ou radeau naviguant sur le Rhin, ils ne pourront le faire qu'après avoir dressé au préalable un procès-verbal contenant les motifs de cette mesure extraordinaire. Et si les circonstances les obligent de plus à *amener* les dits embarcations, trains ou radeaux à quelque point de l'une ou l'autre rive, il leur est recommandé très-expressément d'en prévenir de suite les employés des douanes de la rive où ils les amèneront. Tout retard dans cette déclaration pourra être puni par la destitution. Les précautions à prendre de la part des douanes en pareil cas, seront les mêmes que celles dont il est fait mention dans les articles 27, 28, 29, 30 et 31.

Art. 116.

Il ne sera fait aucune perception par les employés de l'octroi, qu'elle ne soit mentionnée au bas du manifeste du chargement et que de plus il n'en soit délivrée au conducteur de l'embarcation ou du train ou radeau une quittance particulière.

Art. 117.

Si d'après les vérifications qui seront faites par les employés de l'octroi, il se trouve que les conducteurs d'embarcations, trains ou radeaux n'ont pas exhibé

dans les lieux où ils le devaient faire les manifestes dont il est parlé à l'article 91, ou que ces manifestes ne sont pas réguliers et conformes à la vérité, soit pour la quantité, soit pour la nature des objets transportés; ou si, après avoir exhibé des manifestes exacts, les dits conducteurs parviennent à se soustraire à l'acquittement du droit d'octroi, en tout ou en partie, il seront obligés de payer, par forme d'amende, le double des droits auxquels ils avoient voulu se soustraire. Ainsi le doublement aura lieu sur la totalité du chargement, s'il n'y a point eu d'exhibition de manifeste, là où elle devait se faire, ou si une embarcation étant chargée a été déclarée comme ne l'étant pas; mais si l'infidélité dans les manifestes ou déclarations n'est que d'une partie du chargement, cette partie seule sera assujétie au doublement des droits.

De même, si l'infidélité consiste à avoir dissimulé la véritable nature des objets, le doublement ne portera que sur l'excédant des droits auxquels un énoncé fidèle eût donné lieu.

Dans tous les cas, la somme à doubler se composera d'autant d'articles qu'il y aura eu de bureaux où les droits auront été fraudés, en tout ou en partie.

Art. 118.

Le versement des marchandises d'une embarcation à l'autre, dans les stations de Cologne et de Mayence, devant se faire sous l'inspection d'un employé spécial, qui rendra compte de ses opérations au directeur-général et aux inspecteurs du droit d'octroi, ainsi qu'il est dit à l'article 7, la reconnaissance qui y sera faite des marchandises composant chaque chargement, servira de contrôle et de vérification pour les manifestes qui

ont été ou qui ont dû être exhibés par les conducteurs d'embarcations aux différents bureaux qui se sont trouvés sur la route.

Art. 119.

Les receveurs du droit de l'octroi pourront faire surveiller la confection de trains, à fin de constater la quantité de bois qui les compose, même quand les trains se confectionneraient à quelque distance du lieu où le bureau d'octroi est établi.

Art. 120.

Le receveur du bureau de Homberg fera percevoir le droit d'octroi sur toutes les marchandises qui sortiront de la *Ruhr*, soit qu'elles remontent le Rhin ou qu'elles le descendent; la même chose aura lieu au bureau du Thal pour les bateaux sortant de la *Moselle*.

Art. 121.

Lorsqu'un ou plusieurs employés de l'octroi de navigation se présenteront devant les depositaires de l'autorité publique, en un lieu quelconque de l'une ou de l'autre rive du Rhin, revêtus de l'uniforme qui leur est attribué par l'article 89, et munis de leur commission pour *réclamer l'appui du souverain territorial* dans l'exercice des fonctions qui leur sont confiées par la présente convention, notamment pour retenir des embarcations, trains ou radeaux ou leurs conducteurs, et les empêcher de se soustraire au payement de l'octroi, il devra être fait droit sans délai à la dite réclamation comme étant une conséquence des dispositions adoptées par sa Majesté l'Empereur des Romains et par l'Empire d'Allemagne aussi bien que par sa Majesté l'Empereur des Français.

Art. 122.

Les mesures que les receveurs du droit d'octroi seront dans le cas de prendre, pour réprimer et punir ceux qui *contreviendraient* à la présente convention, seront exécutées par provision; mais lorsqu'elles donneront lieu à des plaintes, les réclamans auront leurs *recours* pardevant le directeur général assisté des deux inspecteurs qui se trouveront près de lui, lesquels prononceront à la pluralité des voix.

Les décisions portées par ce conseil seront exécutées par provision, mais sans préjudice du recours par devant la commission ci-après établie.

Art. 123.

Chaque année au mois de Brumaire *) il se formera à *Mayence* une *commission*, composée

1) du *préfet* du Mont-Tonnere, commissaire du gouvernement français;

2) d'un *commissaire* nommé et délégué à cet effet par S. A. l'Electeur Archichancelier;

3) d'un *jurisconsulte* domicilié sur l'une ou l'autre rive du Rhin, choisi par les deux commissaires précédents.

Les commissaires choisiront un secrétaire, et règleront son traitement pour la durée de la session et avant sa clôture.

Le secrétaire tiendra registre des délibérations de la commission; elles seront signées à chaque séance par les trois commissaires.

*) C. a. d. depuis le 24 octobre jusqu'au 21 novembre.

Le registre restera déposé aux archives de la direction.

La commission sera présidée alternativement et pour chaque session par le commissaire préfet du Mont-Tonnerre et par le commissaire délégué par S. A. Electorale.

Art. 124.

Les *recours en matière de perception de l'octroi* et de *police* de la navigation, seront portés devant cette commission, qui statuera définitivement sur les mémoires des parties.

Art. 125.

Les *dépenses* nécessitées par la réunion de la commission, dont il vient d'être parlé, seront acquittées pour les produits de l'octroi, après avoir été réglées et approuvées par le gouvernement français et par S. A. l'Electeur Archichancelier.

Art. 126.

Les décisions provisoires et définitives, dont il a été parlé aux articles 122 et 124, ne constitueront les parties en aucuns frais.

Art. 127.

Lorsque le directeur-général sera instruit qu'à la fin de Vendémiaire il n'existe pas de demande en recours, il en avertira le préfet du département du Mont-Tonnerre, lequel de son côté préviendra le commissaire de S. A. E. que la commission n'aura pas de session pour l'année courante.

Art. 128.

Il ne pourra être allégué, pour infirmer les dispositions de la présente convention, ni même pour y suppléer, et les interpréter, aucun traité, non plus qu'aucunes constitutions, lois, ordonnances, règlements ou usages d'une date antérieure, de quelque autorité que ces lois et ordonnances soient émanées, et quelque anciens et universels que puissent avoir été ces usages, mais la présente convention servira de règle unique, en tout ce qui concerne la navigation du Rhin, sa police et les droits auxquels elle est soumise.

Art. 129.

Si l'expérience faisait reconnaitre que les dispositions de la présente convention fussent *insuffisantes* ou sujettes à *inconvénient*, elle ne pourront être définitivement changées ou étendues que de la même manière qu'elles ont été établies, c'est-à-dire par une nouvelle convention entre les hautes parties contractantes.

Art. 130.

Pourra néanmoins le directeur-général, assisté de deux des inspecteurs, un de chaque rive, lesquels auront voix délibérative, faire les *règlemens de détail et supplémentaires* qu'ils jugeront indispensablement nécessaires, pourvu que ces règlemens n'entrainent aucune augmentation ni diminution dans les droits, ni aucune dérogation aux dispositions fondamentales de la présente convention; ces règlemens seront exécutés provisoirement, mais à la charge par le directeur-général, de les soumettre sans délai aux deux gouvernements, pour être séparément et respectivement approuvés par eux.

Si l'un des deux gouvernements refuse son approbation, il y aura lieu à ouvrir une négociation sur la matière en question; le résultat de la négociation deviendra un supplément à la présente convention.

Art. 131.

S'il arrivait (ce qu'à Dieu ne plaise) que la *guerre* vint à avoir lieu entre quelques uns des états situés sur le Rhin, ou même entre les deux Empires, la perception du droit d'octroi continuera à se faire librement, sans qu'il y soit apporté d'obstacle de part ni d'autre.

Les embarcations et personnes employées au service de l'octroi jouiront de tous les priviléges de la *neutralité*. Il sera accordé des *sauvegardes* pour les bureaux et les caisses de l'octroi.

Art. 132.

Le présent traité sera ratifié de la part de l'Empereur des Romains et de l'Empire, dans les formes prescrites par l'article 39 du Recès de la Députation de l'Empire *), et les ratifications des deux hautes parties contractantes seront simultanément échangées à Paris, entre les plénipotentiaires respectifs.

Fait et signé à Paris le vingt sept thermidor de l'an douze.

Pour Projet
Cretet.

Pour Projet
Le Comte de Beust.

---

*) Cette ratification a été donnée le 17 avril 1805. *Rem. de l'éditeur.*

C.

Convention supplétive

relative à la Convention sur l'octroi de la navigation du Rhin; datée de Mayence le 9 vendémiaire an XIII. (1 octobre 1804).

Les commissaires plénipotentiaires pour l'établissement de l'octroi de navigation sur le Rhin, savoir MM. *Cretet* et *Colin*, de la part de Sa Majesté l'Empereur des François, et M. le comte de *Beust*, ministre plénipotentiaire de S. Altesse Électorale l'Electeur Archichancelier de l'Empire, réunis à Mayence le 8 vendémiaire an XIII, après avoir examiné les représentations qui ont été faites sur la position de quelques vûs des bureaux désignés par la Convention pour la perception de l'octroi, et après avoir pris des renseignements exacts,

ont arrêté par la présente *Convention supplétive* *),

1) que le bureau qui devoit être établi à *Griethausen*, seroit placé à *Lobith*, celui du *Thal* à *Coblenz* et celui de *Welmich* à *Caupe*.

2) Que le traitement fixé par la 1ère convention pour les receveurs, contrôleurs, visiteurs, commis aux écritures et canotiers du bureau de Griethausen, seroit attribué aux employés du même grade au bureau de Lobith; que le traitement accordé aux différents employés du bureau, qui devoit être placé au Thal seroit également attribué à ceux du bureau de Coblenz: enfin que les employés du bureau de Caupe re-

*) Relativement à l'art. 46 de la Convention.

cevroint le traitement arrêté pour ceux du bureau de Welmich.

Fait et signé à Mayence le 9 vendémiaire an XIII. (1 octobre 1804.)

Pour Projet
Le comte de Beust.

Pour Projet
Cretet.

II.

Zugabe.

Verzeichniß

von Druckschriften, welche sich auf die Schifffahrt auf dem Rhein und dessen Nebenströmen beziehen.

1) G. A. Jacobi über die Rheinschifffahrt; in Posselts europäischen Annalen, 1803, St. II, S. 167 ff.

2) Handbuch der Angestellten des Rheinschifffahrts-Octroi. Cöln 1803, 43 S. in 8.

3) (F. W. Gaums) Bemerkungen über den Octroi-Vertrag und die mainzer SchifferOrganisation, nebst einer historischen Einleitung über das Schifffahrtswesen des Oberrheins; als Beitrag zu dem bevorstehenden AdditionalVertrag. Heidelberg 1806. 8.

4) J. F. Zeller, die Neckar-, Rhein- und Main-Schifffahrt, zwischen Heilbronn, Mainz und Frankfurt, geschichtlich, rechtlich und kaufmännisch betrachtet. Heilbronn 1809. 8.

5) *J. J. Eichhoffs* topographisch-statistische Darstellung des Rheines, mit vorzüglichster Hinsicht auf dessen Schifffahrt und Handlung. Cöln, im Oct. 1814. 184 S. 4.

6) J. L. Klübers Staatsrecht des Rheinbundes (Tübingen 1808, gr. 8.), S. 167 — 178.

Acten
des
Wiener Congresses.
11. Heft.

Fortsetzung der Acten
für die
Freyheit der Flußschifffahrt.

III.

Die nachgesuchten Ausnahmen und Begünstigungen. Ein Nachtrag zur Abhandlung: Das Stapfelrecht, oder die Stationsfahrt auf dem Rheine *). Von den Deputirten der Stadt Mainz dem Congreß übergeben.

Bereits im verflossenen Monate October hatten die Abgeordneten der Stadt Mainz die Ehre, eine Druckschrift unter dem Titel: „Das Stapfelrecht, oder die Stations-Fahrt auf dem Rhein ꝛc." den höchsten und hohen Gesandschaften am Congresse zu überreichen. Sie glauben darin überzeugend dargethan zu haben, wie wichtig und nothwendig für den ganzen deutschen Handel die Beibehaltung der wohlthätigen aber ohne alle Ausnahme allgemein verbindlichen Einrichtung

*) Die Hauptschrift, wozu dieser Nachtrag gehört, steht oben, Bd. I. Heft 3, S. 1 ff. A. d. H.

der Stationsfahrten und Umladungen sey, die so lange schon auf diesem Flusse bestanden, bei allen vorhergegangenen Friedensschlüssen aufrecht erhalten worden, und die vortrefflichsten Resultate geliefert hat.

Diese überzeugenden Gründe erhielten nun noch einen grössern Nachdruck durch die inzwischen erschienene und ausgetheilte Abhandlung des Hrn. Eichhof, ehemaligen GeneralDirectors des RheinschiffahrtsOctroi, unter dem Titel: Topographisch statistische Darstellung des Rheins, worin derselbe nach seiner mehrjährigen Erfahrung diese Stations- und Umladungseinrichtungen ebenfalls als unentbehrliche Mittel zur Sicherheit und Geschwindigkeit der Transporte erklärt.

Nur die Stadt Frankfurt, oder vielmehr ein grosser Theil ihrer Spediteurs finden die[illegible] thätigen Einrichtungen ihrem besondern Interesse nicht gemäß, und bestreben sich in einer unterm [illegible] Sept. letzthin datirten, aber später bekannt gewordenen Denkschrift Ausnahmen von der allgemeinen Regel für ihren Handel zu erwirken.

Denn ob sie schon im Allgemeinen Einiges von Freiheit der Schiffahrt, vom drückenden Stappel *) und Ueberschlag, von veralteten SchifferGilden und lästigen Beschränkungen sagen, so geht doch augenscheinlich ihre ganze Tendenz dahin, für sich allein von aller gemeinsamen FlußPolizei enthoben zu werden, und die natürliche Freiheit sowohl in Hinsicht der direkten Fahrt aufwärts von Cölln nach Frankfurt als auch hinab von Frankfurt nach Cölln zu erlangen, während dem für alle Andere diese Polizei bestehen soll.

*) Es ist notorisch, daß schon sehr lange gar kein Stappel in diesem ihm gegebenen Sinne mehr am Rhein existirt, diese Benennung ist daher sehr unrecht angebracht.

So wenig nun die Deputation der Stadt Mainz befürchten zu müssen glaubt, daß den tiefen Einsichten der höchsten und hohen Gesandschaften der Mißstand und die Ungerechtigkeit einer solchen Ausnahme, deren offenbar schädliche Folgen auf das Ganze, hoffentlich zur Evidenz dargethan worden sind *), entgehen werde; so hält dieselbe doch noch für nöthig, die Hauptgründe der Stadt Frankfurt so kurz als möglich in gegenwärtigem Nachtrag zu beleuchten.

Ueberflüssig würde es seyn, noch einmal zu wiederholen, was schon in Hinsicht der Nothwendigkeit und offenbaren Nützlichkeit der so lange auf dem Rhein bestandenen polizeilichen Einrichtungen gesagt worden ist **). Man nennt sie Frankfurter Seits drückend, und eine alte verhaßte Institution; und es muß derselben noch sehr anmassend, ja jede Staats-Polizei verwerfend erscheinen, wenn die Stadt Frankfurt sich noch ferner äussert, daß kündige Schiffer und erfahrne Handelsleute keiner, wie es ihr sich auszudrücken beliebt, aufgedrungenen Obhut bedürfen? — Genug, daß die Handlung und Schiffahrt die wichtigsten Gegenstände einer jeden Staatsverwaltung sind, und man in dieser Hinsicht mit Recht von dem Staate Ordnung und Sicherheit erwarten kann, die diese nicht so leicht bei dem Schiffer und einzelnen Handelsmann zu finden seyn dürfte, wenn alles dieser ihrer Willkühr und Speculationen blos allein überlassen bleiben sollte.

Vorzüglich irret sich aber die Stadt Frankfurt, wenn sie glaubt, daß durch den 5ten Art. des Pariser Friedenstraktats der Staffel und die Stationsmäßige Umla-

*) M. S. erwähnte Abhandl. das Staffelrecht rc. §. 15 — 18.

**) M. S. Abhandl. 2te Abtheilung, von §. 10. und folg. [partly illegible]

5) J. J. Eichhoffs topographisch-statistische Darstellung des Rheines, mit vorzüglichster Hinsicht auf dessen Schifffahrt und Handlung. Cöln, im Oct. 1814. 184 S. 4.

6) J. L. Klübers Staatsrecht des Rheinbundes (Tübingen 1808, gr. 8.), S. 167 — 178.

Acten
des
Wiener Congresses.
11. Heft.

Fortsetzung der Acten
für die
Freyheit der Flußschifffahrt.

III.

Die nachgesuchten Ausnahmen und Begünstigungen. Ein Nachtrag zur Abhandlung: Das Stapelrecht, oder die Stationsfahrt auf dem Rheine*). Von den Deputirten der Stadt Mainz dem Congreß übergeben.

Bereits im verflossenen Monate October hatten die Abgeordneten der Stadt Mainz die Ehre, eine Druckschrift unter dem Titel: Das Stapelrecht, oder die Stations-Fahrt auf dem Rhein ꝛc. den höchsten und hohen Gesandschaften am Congresse zu überreichen. Sie glauben darin überzeugend dargethan zu haben, wie wichtig und nothwendig für den ganzen deutschen Handel die Beibehaltung der wohlthätigen aber ohne alle Ausnahme allgemein verbindlichen Einrichtung

*) Die Hauptschrift, wozu dieser Nachtrag gehört, steht oben, Bd. 1. Heft 3, S. 1 ff. A. d. H.

der Stationsfahrten und Umladungen sey, die so lange schon auf diesem Flusse bestanden, bei allen vorhergegangenen Friedensschlüssen aufrecht erhalten worden, und die vortrefflichsten Resultate geliefert hat.

Diese überzeugenden Gründe erhielten nun noch einen größern Nachdruck durch die inzwischen erschienene und ausgetheilte Abhandlung des Hrn. Eichhof, ehemaligen General-Directors des Rheinschifffahrts-Octroi, unter dem Titel: Topographisch statistische Darstellung des Rheins rc., worin derselbe nach seiner mehrjährigen Erfahrung diese Stations- und Umladungseinrichtungen ebenfalls als unentbehrliche Mittel zur Sicherheit und Geschwindigkeit der Transporte erklärt.

Nur die Stadt Frankfurt, oder vielmehr ein großer Theil ihrer Spediteurs, fanden diese [illegible] wohlthätigen Einrichtungen ihrem besondern Interesse nicht gemäß, und bestreben sich in einer unterm 2. Sept. letzthin datirten, aber später bekannt gewordenen Denkschrift Ausnahmen von der allgemeinen Regel für ihren Handel zu erwirken.

Wenn ob sie schon im Allgemeinen Einiges von Freiheit der Schifffahrt, vom drückenden Stappel*) und Ueberschlag, von veralteten Schiffer-Gilden und lästigen Beschränkungen sagen, so geht doch augenscheinlich ihre ganze Tendenz dahin, für sich allein von aller gemeinsamen Flußpolizei enthoben zu werden, und die namentliche Freiheit sowohl in Hinsicht der directen Fahrt aufwärts von Cölln nach Frankfurt als auch hinab von Frankfurt nach Cölln zu verlangen, während dem für alle Andere diese Polizei bestehen soll.

*) Es ist notorisch, daß schon sehr lange gar kein Stappel in diesem ihm gegebenen Sinne mehr am Rhein existirt, diese Benennung ist daher sehr unrecht angebracht.

So wenig nun die Deputation der Stadt Mainz befürchten zu müssen glaubt, daß den tiefen Einsichten der höchsten und hohen Gesandschaften der Mißstand und die Ungerechtigkeit einer solchen Ausnahme, deren offenbar schädliche Folgen auf das Ganze, hoffentlich zur Evidenz dargethan worden sind *), entgehen werde, so hält dieselbe doch noch für nöthig, die Hauptgründe der Stadt Frankfurt so kurz als möglich in gegenwärtigem Nachtrag zu beleuchten.

Ueberflüssig würde es seyn, noch einmal zu wiederholen, was schon in Hinsicht der Nothwendigkeit und offenbaren Nützlichkeit der so lange auf dem Rhein bestandenen polizeilichen Einrichtungen gesagt worden ist **). Man nennt sie Frankfurter Seits drückend, und eine alte verhaßte Institution; und es muß bevebst noch sehr anmassend, ja jede Staats Polizei verwerfend erscheinen, wenn die Stadt Frankfurt sich noch ferner äussert, daß kündige Schiffer und erfahrne Handelsleute keiner, wie es ihr sich auszudrücken beliebt, aufgedrungenen Obhut bedürfen? — Genug, daß die Handlung und Schiffahrt die wichtigsten Gegenstände einer jeden Staatsverwaltung sind, und man in dieser Hinsicht mit Recht von dem Staate Ordnung und Sicherheit erwarten kann, die diese nicht so leicht bei dem Schiffer und einzelnen Handelsmann zu finden seyn dürfte, wenn alles dieser ihrer Willkühr und Speculationen blos allein überlassen bleiben sollte.

Vorzüglich irret sich aber die Stadt Frankfurt, wenn sie glaubt, daß durch den 5ten Art. des Pariser FriedensTraktats der Staffel und die Stationsmäßige Umla-

*) M. S. erwähnte Abhandl. das Staffelrecht rc. §. 15 — 18.

**) M. S. Abhandl. 2te Abtheilung, von §. 10. und folg.

dungen auf dem Rheine aufgehoben worden wären; denn derselbe enthält nicht das geringste, was darauf nur einigen Bezug hätte. Die darin zugesicherte Freiheit der Schifffahrt ist so deutlich bestimmt, daß es unmöglich zweideutig seyn kann, was für eine Freiheit gemeint seye. La navigation — sagt der Artikel — sera libre, aber bestimmt zugleich wie, nämlich libre de telle sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne; also die Beschiffung des Flusses ist für jedermann dergestalt frei, daß sie keinem, von welchem Staate oder Nation er auch sey, untersagt werden könne. Keine Nation soll ein ausschließliches Recht dazu haben. Wer wollte nun aber behaupten, daß durch die Einrichtung der Stufenfahrt und Umladungen in den Stationshäfen, diese im Pariser Frieden stipulirte Befugniß aufgehoben würde, da diese Maßregeln vielmehr die Fahrt in jeder Hinsicht erleichtern, Sicherheit und Geschwindigkeit der Transporte befördern, und Fracht- und Speditions-Monopole kräftigst verhindern? Es würde ja viel leichter, viel natürlicher und sogar nothwendig gewesen seyn, in diesem Artikel namentlich des Staffels zu Mainz und Cölln Erwähnung zu thun, wenn man die Absicht gehabt hätte, denselben als eine veraltete drückende Last aufzuheben.

Der angerufene Friedensschluß hat daher eben so wenig, als die älteren Friedensschlüsse *) diese wohlthätigen Einrichtungen aufgehoben, die Stadt Frankfurt wollte auch, wie schon erinnert worden, nicht sowohl den Grundsatz selbst dieser Flußpolizei angreifen, sondern sie verlangt, ungeachtet der bestehenden und aufrecht zu erhaltenden Stufenfahrt, als eine Ausnahme für sich die directe Fahrt von Cölln nach Frankfurt und

*) M. S. die angeführte Abhandlung §. 3. in der Note.

von Frankfurt nach Cölln, ohne im Hafen zu Mainz umladen zu müssen.

„Diese Ausnahme einer doppelten directen Fahrt, „behauptet sie, käme ihr Kraft ihres vorigen Besitzstan„des zu, der ihr durch die Willkühr der französischen „Behörden in der OctroiConvention im J. 1805 entris„sen worden sey, den sie sich nach aufgehobener Blocq„de der Stadt Mainz durch wirkliche directe Befrachtung „mehrerer Schiffe nach Cölln wieder habe erringen wol„len; die Stadt Mainz habe aber diesem Verfahren sich „widersetzt; sie findet endlich ein Spielwerk darin, daß „die oberhalb Mainz aus dem Main in den Rhein kom„menden Schiffe zu Mainz umladen sollten, weil dort „erst die Schifffahrt den Anfang nehme."

Wenn dermal noch von älterem Besitzstande und Befugnissen die Rede seyn könnte, und nicht vielmehr dem dermaligen Zeitgeiste gemäß es auf die Frage von wirklicher Nützlichkeit und Nothwendigkeit solcher bis itzt bestandenen Einrichtungen ankäme, so müßte man nichts destoweniger sich über diese Behauptungen eines nie rechtsbeständig zu erweisenden Besitzstandes wundern, da man bereits *) geschichtlich dargethan, welche Bewandtniß es mit diesem Besitzstande und der ungebildeten Schifffahrt der Stadt Frankfurt auf dem Rheine gehabt habe, und welch ein Beweis aus dem geführten Zeugenverhör hervorgehen könne.

Um so einseitiger muß daher auch das Verfahren erscheinen, als unterm 13. Mai l. J. die OctroiBehörde bloß auf Vorstellungen von Seiten der Stadt Frankfurt, und auf angeblich von derselben nachgewiesene Befugniß, ohne die Stadt Mainz

*) S. Druckschrift §. 4 und 6.

darüber zu hören, oder vorher zu benachrichtigen, die directe Fahrt von Frankfurt nach Cölln gestattete, und auch sogleich direct befrachtete Schiffe abgehen ließ. Offenbar war aber durch diesen Vorschritt, wenn es auch mit dem vorgeblichen ältern Besitzstande vor der Convention seine Richtigkeit gehabt hätte, doch der status quo, der nicht verletzt werden durfte, gewaltsam aufgehoben und eine willkührliche Verfügung gegen die deutliche Vorschrift des 6. Art. der OctroiConvention, die damals wie noch itzt, als RheinPolizeigesetz besteht, genommen. Wie kann daher die Stadt Frankfurt es als eine nicht zu rechtfertigende Thathandlung bezeichnen wollen, daß die obersten Behörden der Stadt Mainz den status quo handhaben und herstellten? und wie soll man die spätere Aufforderung der subdelegirten Commission des RheinschiffahrtsOctroi v. 24. October letzthin ansehen *), nach welcher, ehe eine Entscheidung der höchsten verbündeten Mächte erfolgt ist, schon für beide directe Fahrten Schiffer ausgewählt und organisirt werden sollen. Dieß Beginnen der Subdelegations-Commission, so auffallend es wegen seiner vorgreifenden Entscheidung erscheinen muß, würde, wenn es zur Ausübung käme, den Häfen Mainz und Cölln die besten Schiffer entziehen. Dieser Vorgang ist, man weiß nicht warum, erst vor einigen Wochen zur Kenntniß der Stadt Mainz gelangt.

Alle diese Versuche sucht die Stadt Frankfurt mit der Behauptung zu rechtfertigen, daß ihr vorgeblicher Besitzstand durch die willkührlichen Verfügungen der franz. Behörden aufgehoben worden sey; als ob Willkühr durch Willkühr gerechtfertigt werden könnte! Allein auch dieß Vorgeben ist offenbar ungegründet.

*) M. S. die Anlage.

Die RheinschifffahrtsOctroiConvention, welche bekanntlich in Gemäßheit der Verfügung der deutschen Reichsdeputation gemeinschaftlich errichtet worden, hatte noch nebst dem Zweck einen RheinschifffahrtsOctroi zur DotationsErgänzung des Kurf. R. Erzkanzlers und der verschiedenen andern Fürsten und Reichsständen angewiesenen Entschädigungen einzuführen, auch jenen im Eingange ausgedrückten Zweck, die Einrichtung zu treffen, „um der Schifffahrt des gemeinschaftlichen Flusses „eine neue Thätigkeit zu geben.“ Weit entfernt, als willkührliche Abänderungen zum Nachtheile der Stadt Frankfurt zu verfügen, wurden, wie dieß in den Art. 3, 4, 5 und 6 deutlich angegeben ist, „die alten Ein„richtungen des Umschlags, das Einlaufen und Umladen „der Fahrzeuge,“ kurz alle ehemals bestandene wohlthätige PolizeiMaßregeln beibehalten und aufs neue sanctionirt. Ob aber die im XI. Art. der Convention enthaltene, den allgemeinen Ordnung und Beförderung der Transporte so nachtheilige Ausnahme, die dieser Art. selbst eine Begünstigung nennt, nicht eine sollicitirte willkührliche Vergünstigung der damaligen Commission mit Recht zu nennen sey, dieses wird die Stadt Frankfurt selbst nicht in Abrede stellen können. Inzwischen da dieser Art. nichts von ehemaliger Ausübung dieser Fahrt spricht, sondern sie nur als eine Begünstigung gestattet, so läßt sich auch hieraus schon auf den vorgegebenen so hoch gepriesenen vorherigen Besitzstand der Stadt Frankfurt schließen.

Die offenbaren Nachtheile und Störung, die diese Ausnahme gebracht, wie denn alle Ausnahmen von einer anerkannt allgemein wohlthätigen Polizei-Maßregel nur schaden, und das Ganze hindern können, hat man

in der oft erwähnten Druckschrift *) hinlänglich auseinander gesetzt, und man kann unmöglich zweifeln, daß bei diesen augenscheinlichen, und durch die sprechendsten Thatsachen bestätigten Beweisgründen weder von diesem XI. Art. noch auch von irgend einer andern Ausnahme oder Begünstigung für die Stadt Frankfurt die Rede mehr seyn könne, und daß bei der künftigen Einrichtung einer Schifffahrts-Polizei auf dem Rhein die Art. 3, 4, 5 und 6 als Basis ohne alle zu gestattende Ausnahme werden zum Grunde gelegt werden.

Noch einen Grund für die verlangte directe Herabfahrt führt die Stadt Frankfurt an, den man aber bei einer so ernsthaften Untersuchung nicht vermuthet hätte. Es soll nämlich einem Spielwerke gleich kommen, daß ein von Frankfurt kommendes Schiff, das erst bei Mainz in den Rhein trete, wo die Schifffahrt den Anfang nehme, zu Mainz überschlagen solle. Könnte denn bei der bestehenden Regel der Stationsfahrten und Umladungen in den Stationshäfen, besonders gemäß dem 6ten Artikel der Convention von der Frage, woher die Schiffe kommen, und nicht vielmehr nur von den Stationen die Rede seyn, in welchen sich zum Besten Aller Alles was ober Mainz geladen worden, und den Rhein hinunter fährt, sammeln muß? — Und wie könnte man die zu Frankfurt seit so lange her bestehende und durch den 24ten Artikel der Convention noch verbesserte Einrichtung zweier Marktschiffe ein Spielwerk nennen, vermittelst welcher die Handelsleute und Spediteurs dieser Stadt täglich ihre Waaren dem bereit stehenden, nach Mainz abgehenden Marktschiffe übergeben, welches sie den nämlichen Tag noch dem Tourschiffer im Stationshafen zu Mainz überbringt, und eben so durch das am

*) M. S. § 15. und 18.

nämlichen Tage von Mainz kommende Marktschiff, die mit dem Tourschiffer angekommenen Frankfurter Waaren ungesäumt erhalten? Läge Frankfurt noch näher, dann geschähe das Herbeibringen der Waaren zur Station durch UeberfahrtSchiffe, oder andere noch kleinere Fahrzeuge als ein Marktschiff. Ist es nicht eher ein sehr gefährliches und dem Ganzen höchst nachtheiliges Spielwerk, daß die Frankfurter, anstatt wie von jeher sich dieses Marktschiffes zu bedienen, nunmehr Schiffe anstellen wollen, um am Mainufer zu Frankfurt Ladungen einzunehmen, die sonst täglich abgehen könnten, nun aber während 8 bis 10 Tagen dort gesammelt werden, um solche Transporte alsdann in kleinere oder größere nur zum Theil geladene Schiffe auf dem seichten Mainfluß bis an dessen Ausfluß in den Rhein zu bringen, wo dieselben in ein für den Rhein passendes großes Schiff eingeladen werden; und in diesem Sinne kann wohl die Stadt Frankfurt behaupten, daß diese Schifffahrt erst ober Mainz ihren Anfang nehme. Daß aber auch ober Mainz ausser dem Stationshafen in der Mitte des Flusses mit der größten Gefahr umgeladen werde, ist unläugbar, und dies Umladen dürfte schon der allgemeinen Sicherheit halber nicht gestattet werden *), wenn nicht zugleich auch noch dadurch allen Handelsleuten am Neckar, am Oberrhein und Obermain der größte Schade zugefügt würde, indem nur durch den Zuwachs der Frankfurter Güter das Tourschiff im Stationshafen seine Ladung schneller beendigt, und also früher an den Ort seiner Bestimmung abfahren kann.

Die Stadt Frankfurt kann daher weder aus rechtlichen noch politischen Gründen Anspruch auf eine Ausnahme machen. Sollen daher, wie man es nicht anders

*) M. S. Abhandl. §. 12. und dortige Anlage Nr. 6.

von der Weisheit und tiefen Einsichten der höchsten und hohen Mächte erwarten kann, gute und durch die Erfahrung wohlthätig befundene, obschon alte Einrichtungen fernerhin beibehalten werden, so darf die Stadt Mainz mit Zuversicht hoffen, daß die Stationsfahrt und die Umladungen in den Stationshäfen in Gemäßheit der Art. 3, 4, 5 und 6 der Convention auch diesmal als allgemeine Basis der Rheinschifffahrts-Polizei, jedoch ohne alle Ausnahme oder Vergünstigung für irgend eine Stadt, werden zum Grunde gelegt werden, denn solche Ausnahmen können nur, wie dieß anschaulich dargethan worden, das Ganze lähmen, und den allgemeinen guten Zweck vereiteln.

Könnte man aber, was doch kaum denkbar wäre, nichts destoweniger geneigt seyn, einer Seits Ausnahmen zu gestatten, auf der andern Seite hingegen die Stufenfahrt beizubehalten, und diese einer Central-Direction oder Schifffahrts-Polizei auf dem Rheine zu unterwerfen, dann würde, aber auch alsdann nur allein, diese sonst so wohlthätige Einrichtung lästig und verderblich werden, weil durch die Vorbeifahrt der durch Begünstigung ausgenommenen Transporte, die Ladungs-Quantitäten in den Stationshäfen den nöthigen Zufluß nicht erhielten, und daher der Tourschiffer weit später abfahren könnte.

Ein Theil kann daher nicht verbunden seyn, seine Transporte im Stationshafen zur Umladung abzugeben, während ein Anderer die Erlaubniß hat, mit seiner Ladung an der Station vorbeizufahren; es sind also nur zwei mit der Billigkeit vereinbarliche Fälle denkbar: nämlich entweder die Beibehaltung der Stationen auf dem Rheine, und alsdann allgemeine strenge Verbind-

lichkeit für Alle, die dem Rheine Güter anvertrauen, oder die unbedingteste VerladungsFreiheit von und zu allen Punkten.

Auf den Fall einer der Stadt Frankfurt zu gestattenden Freiheit von der Stationsfahrt, hält sich demnach, Kraft ihres Auftrags, die Deputation der Stadt Mainz verpflichtet, auf die Freiheit eines Jeden, von und zu allen Punkten ohne Stationsverbindlichkeit fahren zu können gehorsamst anzutragen.

Franz Graf von Kesselstatt.
Baron Heinrich Mappes.
Philipp Heinrich Hadamar,
Dr. der Rechte.
Abgeordnete der Stadt Mainz.

Anlage

Die Fahrt von Frankfurt nach Cölln, und die zu deren Betrieb erforderliche Anzahl von Schiffern betreffend.

N. 1542.

Die bevorstehende Einrichtung eines eigenen SchiffsfahrtsReglement für die Fahrt von Frankfurt nach Cölln und zurück, wird von Seiten des Frankfurter Handelstandes sehnlichst gewünscht.

Zum Betrieb derselben ist eine bestimmte Anzahl von Schiffern erforderlich.

Da es sehr ungerecht seyn würde, wenn man den Frankfurter Handelsstand zwingen wollte, die für Frankfurt bestimmten Güter Schiffern anzuvertrauen, auf die von selbigem kein Vertrauen gesetzt werden kann, da es ferner ungerecht seyn würde, wenn man dem Frankfurter Handelsstand zumuthen wollte, mehr Schiffer anzu-

nehmem, als erforderlich sind, um die Fahrt von Frankfurt nach Cölln et vice versa zu betreiben, und demnach im ersten Fall die Sicherheit der GüterTransporte, und im letzten Fall die Wohlfeilheit der Frachtpreise offenbar gefährdet würde; so veranlassen uns diese genau zu berücksichtigenden Verhältnisse, das Verwaltungs-Bureau zu beauftragen, den Schiffern anzudeuten, daß der unterzeichneten Stelle daran gelegen sey, die Namen derjenigen Schiffer zu wissen, welche die Frankfurter Fahrt zu betreiben Willens sind, welche sich alsdann nach dem Art. 4. des GildeReglements wegen Erfüllung der erforderlichen Bedingnisse genau ausweisen müssen. Wir sehen mit Verlangen der Einsendung der zum Betrieb der fraglichen Fahrt erforderlichen Certification entgegen, nach deren Eingang sich die erforderliche Anzahl der Schiffer von selbst bestimmen wird, und wir in den Stand gesetzt werden, weiter vorzuschreiten.

Mainz den 24. October 1814.

Die Subdelegirte Commission
unterzeichnet v. Auer
Orth.

Für gleichlautende Abschrift
der rechnungsführende Secretaire
unterzeichnet W. Oechsner.

IV.

Ueber die Freiheit der Rheinschifffahrt. Eine Beleuchtung zweier zu Frankfurt erschienenen Schriftchen, besonders des Sendschreibens; als fernerer Nachtrag zur Abhandlung: das Staffelrecht, oder die Stationsfahrt auf dem Rhein etc. Von den Deputirten der Stadt Mainz dem Congreß übergeben.

Weise, allgemein polizeiliche Einrichtungen auf großen Flüssen, vorzüglich auf dem Rhein, sind von jeher, besonders auf Letzterem, so nothwendig und wohlthätig befunden worden, daß man sich nicht genug wundern kann, wie eifrig dennoch gegen diese Anstalten geschrieen wird, und wie man durch offenbare Mißdeutung des Pariser FriedensTractats die SchifffahrtsFreiheit dermaßen ausdehnen will, daß, wenn man sie nach diesen Vorschlägen anwenden wollte, die widersprechendsten Resultate nothwendig erscheinen müssen.

Hiervon kann man sich vollkommen aus zweien dießfalls erschienenen kleinen Schriften überzeugen. Die erste hat den Titel: Welches Schicksal wird der V. Artikel des Pariser Friedens, der von der freien Rheinschifffahrt und einem freien VölkerVerkehr spricht, haben? Frankfurt am Main in der Andreäischen Buchhandlung 1814. Die andere soll eine Widerlegung der von der Mainzer Deputation ausgetheilten Abhandlung über das Staffelrecht, oder die Stationsfahrt auf dem Rhein, seyn; und ist in der Form eines Briefes unter dem Titel: Ueber die Freiheit der Rheinschifffahrt, ein

Sendschreiben von *** an *** Frankfurt am Main bei Bernhard Körner 1815 erschienen.

Der Verfasser der erstern Schrift, welchen auch an mehreren Orten jener des Sendschreibens anführt, weiß nun am Ende, wo er seine aus allen ältern Friedensschlüssen, und aus Fischers Geschichte des deutschen Handels sorgfältig benutzten Collectaneen endlich anwenden will, doch nicht recht, wie es mit der demonstrirten absoluten Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein gehalten werden soll, um auch die nöthige Ordnung zu erhalten.

Nachdem er alles, was der verdienstvolle großherzoglich Badische Herr geheime Hofrath Gönner in seinen verschiedenen über den Octroivertrag herausgegebenen Schriften für und wider die Stationsplätze und Stationsfahrten angeführt hat, ausgehoben, sagt er Seite 39: „Auch stimmt wirklich ein Theil des Handelsstandes in diese Gönnerischen Behauptungen ein; er spricht: „wir sind nicht die reichen Kaufleute des für die deutsche Handlung goldenen 14., 15. und 16. Jahrhunderts; wir stammen zum Theil aus dem bleiernen des 18., und leben in dem eisernen des 19. Säculums; gar wenige von uns können ganze Schiffe beladen, nur in dem Zusammenfluß der einzelnen gehörigen Waaren an einen Platz findet der Schiffer hinlängliche Ladung, und ist nur dadurch im Stande, uns bald zu befördern; bei den Gildeeinrichtungen, der Rangfahrt, bei der damit verbundenen Polizei und den Sicherheitsleistungen der einzelnen Schiffer, finden wir unsere Sicherheit.

„Wir verlangen nichts, als daß es außer den großen Stationsplätzen, Cöln, Mainz und Straßburg keine Mittelstationen weder am Rhein, noch an den Ne-

„denströmen, und keine erzwungene Spedition gebe, und „keine so hohen Zölle Statt finden, welche entweder die „Landfracht, oder eine nicht in der Natur selbst liegen„de Versendung auf andern Strömen und Wegen noth„wendig machen."

„Diese Gründe dürften nun immer so viel beweisen, „daß so lange der teutsche Handel keinen höhern Schwung „als bisher genommen hat, — es einer Anstalt be„darf, welche jenem Verlangen eines großen Theils „der teutschen Handelswelt ein Genüge leiste *)," und nun untersucht der Herr Verfasser Seite 93, worin denn diese Anstalt bestehen solle? aber er verliert sich dabei in eine Menge Vorschläge, die alle die Nothwendigkeit solcher regelnden Einrichtungen anerkennen, wovon aber keine so wie die von jeher bestandene, und durch die Octroisübereinkunft sanctionirte Stationsfahrt den allgemein wohlthätigen Zweck überall zu erfüllen vermag.

Auch ist diese Einrichtung diejenige, welche er am ersten vorschlägt, jedoch modificirt nach den jetzigen Verhältnissen als ein gemeinschaftliches Bundes-Institut. In so ferne nun unter dieser Modification nichts anders verstanden werden kann, als daß einer Bundes-Central-Gewalt das Ganze untergeordnet werde, so würde diese Einrichtung, aber nur alsdann, wenn sie allgemein und ohne Ausnahmen eingeführt wird, die einzige

*) Diese Gründe galten auch während dem vom Verfasser angeführten goldenen Jahrhunderte der teutschen Handlung. Denn die damals schon bestandenen Einrichtungen der Stationsfahrten, seyen es als privilegirte oder staatspolizeiliche Maßregeln, zeigten durch ihre trefflichen Resultate, wie wohlthätig sie im allgemeinen zu jeder Zeit der Rheinschifffahrt und dem deutschen Handel waren.

zweckmäßige seyn. Ein anderer Vorschlag einer „Anstalt
„mit oder ohne Leitung der eigenen Regierungen als ei-
„ne Privat-Anstalt der Magistrate und des Handelsstan-
„des der drei Stationsstädte für sich und dann wieder
„eine ähnliche Anstalt für jede andere am Rhein und des-
„sen Nebenströmen gelegene Stadt für ihre besondern
„Bedürfnisse auf jene Hauptplätze oder wohin sie Lust ha-
„ben, eingerichtet; und es dem Gutdünken der Regie-
„rung jedes Landes oder jeder am Rhein oder Nebenstrom
„liegenden Handelsstadt zu überlassen, ob und wie weit
„sie ihren Schiffern Erlaubniß zu Befahrung des Rheins
„geben, und ob sie bis zu jenen Stationsplätzen und
„in ihrem Lande ähnliche Schiffpost oder Vorhen-Einrich-
„tungen treffen will;" dieser Vorschlag würde einer Seits
den einzig bei der Rheinschifffahrt zu beabsichtigenden Zweck
des schnellen Sammelns aller Güter, indem fast alle Trans-
porte in Commissions- und in sehr wenig eigenem nie zu
einer ganzen Schiffsladung hinreichendem Gut bestehen,
offenbar hemmen; auf der andern Seite aber würde die-
se so wie jede andere Anstalt die dermal verlangte Frei-
heit der Schifffahrt immerhin beschränken müssen, weil
sie einer Anstalt, einer Einrichtung unterworfen wäre.

Dies erkennt auch der Herr Verfasser selbst, da er
Seite 64 hinzufügt, „daß, da solche Staats- und Stadt-
„einrichtungen in der Folge ausarten, man es dem Gut-
„dünken des Kaufmanns überlassen soll, ob er seine Waa-
„ren den öffentlichen Schiff- oder Landpostenanstalten oder
„Privatpersonen anvertrauen wolle."

Allein soll es der Willkühr und dem Gutdünken des
Handelsmanns oder Commissionnärs überlassen bleiben,
zu verladen wie und wohin es ihm beliebt, so wären
die Anstalten in den Stationsstädten überflüssig; der

Zweck weshalben sie nöthig und wohlthätig seit Jahrhunderten befunden worden, würde nicht mehr erreicht werden können, ihre Einrichtungen müßten zerfallen, und nur sie allein wären alsdann zu ihrem größten Nachtheil von der allgemeinen Freiheit ausgeschlossen. Auch auf diesen vorgesehenen Fall hat der Herr Verfasser ein bewährtes Mittel, er sagt Seite 65: „findet sich daher „in der Folgezeit, daß die Post- oder Botheneinrichtun„gen nichts mehr taugen, und daß sie dem Staat oder „einer Stadt mehr kosten, als sie ihnen eintragen, so „kann man sie ja wieder einstellen."

Solche Staatsexperimente von Niederreissen und wieder Aufbauen sind aber, wie die neuesten Erfahrungen lehrten, die allerverderblichsten. Warum gute alte Einrichtungen umreissen, um neue einzuführen, von deren Haltbarkeit man nicht überzeugt ist, und allenfalls sich damit trösten muß, sie nach Befund wieder einzureissen, unbekümmert der Wunde, die dadurch dem Staate oder der Stadt zugefügt werden mögte? Aus allen diesen angeführten, und von einem die Freiheit der Schiffsfahrt bezwecken wollenden Schriftsteller gemachten, hin und her schwankenden Vorschlägen geht dann als letztes Resultat deutlich hervor, daß das wahre Wohl der Rheinschiffsfahrt immerhin bestimmte Einrichtungen und Anstalten verlangt, daß unter diesen aber keine besser und sicherer als die bereits seit so vielen Jahrhunderten bestandene die zu beabsichtigenden Zwecke verschaffen kann, daß also in Hinsicht der so folgenreichen Entscheidung des künftigen Schicksals dieser Schiffahrt nur zwei Fälle vernünftiger Weise möglich und annehmbar sind, nämlich, im ersten Falle, wenn man sich durchaus überzeugen sollte, daß keine Stationsfahrt auf dem Rheine mö-

thig wäre, alsdann eine absolute, an gar keine Vorschrift gebundene, durch nichts gehemmte oder geregelte Freiheit für jeden, zu laden und zu fahren wo und wohin es ihm beliebt, mit Aufhebung aller Stationsplätze, einzuführen, oder wenn man im andern Falle es für klüger und besser erachtet, Anstalten für die Ordnung, Sicherheit und Geschwindigkeit der Transporte auf dem Rheine, welche Anstalten übrigens mit der im 5. Artikel des Pariser Traktats bedungenen Schifffahrtsfreiheit (navigation libre de telle sorte, qu'elle ne puisse être interdite à personne) sehr wohl bestehen können, beizubehalten und anzuwenden, alsdann die bereits durch die längste Erfahrung als gut und zweckmäßig erprobten StationsEinrichtungen, jedoch eben so allgemein verbindlich für Alle, ohne allen Unterschied und Ausnahme, als Basis der RheinschifffahrtsPolizeiMaßregel festsetze, um nicht durch blos theilsweise Einführung von derlei Ordnungen, mit Ausnahmen für etwelche Städte und Orte, einen Theil des handelnden und schiffenden Publikums zu fesseln, währenddem der andere Theil alsdann allein ungebunden wäre; denn hierdurch müßte jede noch so gute Anstalt einer FlußPolizei unwidersprechlich gelähmt werden, indem alsdann die Güter sich nicht mehr so schnell sammeln, folglich die nur durch allgemeine Ordnung sicher bezweckten schnellen Transporte alsdann unmöglich mehr Statt haben könnten. Solche halbe theilweise Anstalten würden daher wirklich schädlich und nur lästig werden, dergestalt, daß die wildeste Unordnung einer ungeregelten Schifffahrt bei weitem erwünschter seyn würde, so sehr auch diese, wie bereits in der ersten Druckschrift auseinander gesetzt worden, durch die alsdann nothwendig sich bildenden TransportMonopole der Han-

delsleute drücken mußten, und man noch zu Assekuranz-Verträgen seine Zuflucht zu nehmen gezwungen wäre, wodurch die Güter und die Rheinschiffahrt unendlich vertheuert würden.

Der Verfasser der andern kleinen Schrift betitelt: Ueber die Freiheit der Rheinschifffahrt, ein Sendschreiben, sucht darin die von der Mainzer Deputation ausgetheilte Druckschrift über das Staffelrecht und die Stationsfahrten auf dem Rheine zu widerlegen; er bestrebt sich, die Nothwendigkeit zu erweisen, die bestehenden bisherigen Anstalten, wenigstens für die Stadt Frankfurt, aufzuheben.

Da es dermalen auf die Entscheidung eines in seinen Folgen für alle Zukunft so wichtigen Gegenstandes, als es die Rheinschiffahrt ist, ankommt, so wird es Pflicht, denselben von allen Seiten zu beleuchten, und es ist daher nöthig, diesem Hrn. Verfasser, der mit vieler Kunst aus manchen aufgestellten richtigen Ansichten einseitige und irrige Resultate zu ziehen, oberflächliche Bemerkungen aber mit Witz zu heben wußte, in seinen Sätzen und Behauptungen durch die 18 §. §. des Sendschreibens zu folgen, die darin enthaltenen Einwendungen gegen die StationsFahrten zu beleuchten, und sie unter ihren wahren Gesichtspunkt zu bringen.

Das von dem Hrn. Verfasser seinem Correspondenten gleich Anfangs in extenso mitgetheilte und von Hrn. Danz, Deputirten der Stadt Frankfurt, an dem Congresse eingereichte Pro Memoria ist bereits in einem Nachtrag unter dem Titel: Die nachgesuchten Ausnahmen rc. von der Mainzer Deputation beantwortet worden.

Was nun der Herr Verfasser im [illegible] mit den Worten des Hrn. Walther gegen das [illegible] [illegible]

wie dieser es witzig nennt, Stapelunrecht, anführt, ist wahrlich gar nicht mehr an seiner Stelle. Es ist doch allbekannt, daß das StapelRecht vom Staffel- oder StationsRechte himmelweit verschieden sey, daß Ersteres, wodurch transitirende Waaren zum Verkauf ausgestellt werden mußten, schon sehr lange nicht mehr existirt; und in Hinsicht des Letzteren wird es nicht mehr bezweifelt werden, daß durch die in den Stationshäfen eingeführten Umladungen die Sicherheit, Geschwindigkeit und Wohlfeilheit der Transporte befördern werde. Warum aber desfalls in den ältesten Zeiten Privilegien ertheilt worden, warum in den WahlCapitulationen Fürsorge gegen diesen Zwang getroffen worden, dieß ist nicht so unbegreiflich, als es der Herr Verfasser zu glauben scheint, wenn man bedenkt, daß das damalige Stapelrecht wirklichen Zwang ohne Nutzen für das Allgemeine enthielt, und die allgemein nützlichen Umladungen mit in dem Privilegium begriffen waren, zudem auch oft, wie wir täglich sehen, auch das Gute geboten und mit Zwang eingeführt werden muß. Was die angeführten WahlCapitulationen betrifft, so haben diese, wenn man sie genau und unbefangen nachschlägt, nicht gegen das existirende Stapelrecht, sondern gegen Anlegung neuer Zölle, oder gegen Zölle, die unter dem Namen des Stapels eingeführt werden wollten, Fürsorge getroffen.

Doch da jetzt keine Rede mehr von einem bestehenden und daher nothwendig beizubehaltenden Rechte ist, sondern nur das wahrhaft Gute und Nützliche für alle Zukunft von den einsichtsvollen Beherrschern Deutschlands aufgesucht und eingeführt wird, so sind weder diese Bemerkungen, noch die im 2. §. angeführte Beschwerde-Schrift des Frankfurter Handelsstandes an den Magistrat

vom 24. Febr. 1641 (welche inzwischen gerade die Fest-
haltung auf das Umladen von Seiten Churmainz beweist)
noch auch die fernere in dem §. 3, 4 und 5 angeführten
ephemerischen Ereignisse, die keine Folge noch bleibenden
Rechtszustand für Frankfurt nach sich zogen, beweisen
gar nicht an ihrer Stelle; man bezieht sich deßfalls auf
den §. 4 der Druckschrift: das Stapelrecht oder die Sta-
tionsfahrt auf dem Rheine ꝛc., und man kann versichern,
daß, wenn es auf Darlegung von [illegible] zum Beweis
des Mainzer Rechts und Besitzstandes noch ankäme, man
nicht verlegen seyn würde, Protokolle und Entscheidun-
gen in Menge von den Jahren 156[illegible], 1[illegible], 1[illegible],
1711, 17[illegible], 1747, 1768, 1775 und übrigen folgenden
vorzulegen, die über das in erwähnter Druckschrift An-
geführte keinen Zweifel mehr übrig lassen würden.

Die im §. 6 angeführten Register des Mainzer Zolls
Mitzbach, und die Beschaffenheit der im 7. §. erwähn-
ten Meßfreiheiten sind nicht, wie es der Verfasser vor-
auszusetzen zu müssen glaubt, dem Verfasser der Mainzer
Schrift unbekannt gewesen. Hat ja schon früher im Ja-
nuar 1809 die Central-Commission der Frankfurter Regie-
rung solche, um die directen [illegible] über die
Meßfreiheiten ausdehnen zu können, sorgfältig ange-
führt; allein was konnte daraus für die Stadt Frank-
furt für eine Folge gezogen werden? Ward ihr dadurch
ein Recht oder ein rechtlicher Besitzstand constituirt?
Wurden diese Fahrten von Seiten Churmainz als eine
Befugniß der Stadt Frankfurt nothwendig geduldet?
Denn nur auf diese Art können einzelne Facta Rechte
und Besitzstand hervorbringen *). Aus diesen Zollregi-

*) Deinde quod ad facta attinet, a quibus consensus eorum, quorum interest, tacitus elici possit), universa tam facta commissiva, quam omissiva non efficiunt normam in futu-

stehn würde [illegible] dem in dem angeführten §. 4. der Mainzer Druckschrift in Hinsicht der Begünstigung [illegible] Schiffer Gesagten höchstens noch erhellen, daß in frühern Zeiten manchesmal mehr auf Finanzvortheile der Kammer, oder Begünstigung einzelner Unterthanen, als auf den Vortheil des Handels und auf eine immer allgemein zu beobachtende Ordnung gesehen worden seyn mag. Was die §. 7. angeregten Meßfreiheiten betriffe, glaubt man in der Mainzischen Druckschrift §. 16. ebenmäßig die OctroiConvention wohl verstanden und dargethan zu haben, daß diese Freiheiten mehreren Städten, die die Frankfurter Messe befahren, nicht aber der Stadt Frankfurt selbst zukommen.

In dem §. 8. führet der Herr Verfasser einen Bericht des Herrn GeneralDirectors des Octroi an, um zu beweisen, daß Frankfurt trotz der Convention, trotz der Entscheidung der AppellationsCommission ein Recht auf die [illegible] Fahrt nach Cölln habe. Es ist in der Mainzer Schrift schon die Veranlassung zu dieser Untersuchung der Wahrheit gemäß angegeben worden, nämlich daß bloß untersucht werden sollte, worin die Meßfreiheiten eigentlich bestanden haben.

Daß man nun weiter gehen wollte, und eine Gelegenheit gefunden zu haben glaubte, auch den 6. Art. der Convention aufheben zu lassen, beweisen die den Gegenstand der Oberbehörde gestellten Fragen. Allein, welch ein Wandel und Unwesen, der dadurch sich selbst [illegible] gefährt werden könnte; wird jeder

rum, nisi quatenus opinione necessitatis ita actum sive non actum esse, satis clare constet; ceteroquin enim ab eo quod [illegible] ut id fieri possit, [illegible] valet [illegible]. Pütter. Instit. Jur. publ. Lib. I. Cap. II. §. 45.

bloß nach der gesunden Vernunft beurtheilen können; auch ist es offenbar, daß diese, gegen den Sinn des ministeriellen Arretés ausgedehnte Untersuchung dem 128. Art. der Convention entgegen, folglich nichtig war; und daher weder der Beweis von Seiten Mainz in Hinsicht der besondern den Mainzer Schiffern ertheilten Concessionen, noch von Seiten Frankfurts in Hinsicht des prätendirten Bestandes einer zweiten Herabfahrt begehrt, noch geführt werden durfte; der Herr Verfasser des Sendschreibens hat sich daher in etwas übereilt, als er die Entscheidung der unpartheiischen und aus notorisch aufgeklärten Männern bestandenen Apell-Commission erkünstelt zu benennen beliebte.

Nun berührt §. 9. der Herr Verfasser des Sendschreibens, nachdem er selbst die Erklärung macht, sich bis hieher mit Sachen beschäftigt zu haben, auf die es gar nicht einmal ankömmt, erst die Frage der Vereinbarlichkeit des gezwungenen Umschlags in den Stations-Städten mit dem Pariser Friedensschluss.

Vorher aber berührt er §. 10. den im Danzischen Pro Memoria angeführten und in dem Mainzer Nachtrag Seite 11 beantworteten Einwand, daß bei den aus dem Main kommenden Schiffen kein Ueberschlag denkbar sey, und führt die wegen der Stadt Metz erfolgte ministerielle Entscheidung an, nach welcher diese Stadt mit ihren Schiffen von der Mosel direct nach Mainz fahren dürfe. Dieß ist nach der topographischen Lage aber sehr natürlich, weil zwischen dem Ausfluß der Mosel und Mainz keine Station ist, und die Metzer Schiffe diese Station nicht vorbei fahren dürfen.

Wenn im §. 11. der Herr Verfasser einen der Freiheit widersprechenden Zwang darin findet, daß in den

Stationsstädten umgeladen werden muß, so enthält dieser Satz Extreme, und könnte auf jedes Gesetz, auf jede polizeiliche Vorschrift, auf die Zollerhebungen selbst in dem nämlichen Maaße ausgedehnt werden, denn auch hierin ist Zwang, auch hierdurch wird die Freiheit beschränkt, aber zu wohlthätigen Zwecken; daß aber die Umladungseinrichtungen einen anerkannt wohlthätigen Zweck befördern, dies beweiset die längste Erfahrung. Wie könnte man nun dies aus dem 5. Art. des Pariser Friedenstractats herausfolgern wollen, da solche Anstalten mit der darin enthaltenen und deutlich bestimmten Navigation libre nicht im geringsten Widerspruche sind, wie dies in dem Nachtrage ausgeführt worden; und man kann der muthmaßlichen Folgerung des Verfassers des Sendschreibens mit besserem Grunde entgegen setzen, daß es weiter nichts bedurft hätte, als in diesem Artikel die Octroi-Convention und die Umladungen als dieser Freiheit zuwider namentlich aufzuheben, wenn dies die Absicht der höchsten Paciscenten gewesen wäre; daß aber, da dieß nicht geschehen, dieselben diese Anstalten der libre navigation gar nicht zuwider angesehen haben, daher auch dieselben namentlich zu bestätigen nicht nöthig erachteten.

In dem 12. und 13. §. bestreitet der Hr. Verfasser die Nothwendigkeit und Nützlichkeit der Umladungen in den Stationsstädten. Er thut dies auf eine eigene Art, und läßt dabei statt Gründlichkeit, nur Witz hervorschimmern, aus der absoluten Möglichkeit auch ohne Stations-Umladungen direkt fahren zu können, beweißt er, daß sie also in diesem Sinne der Möglichkeit nicht nöthig seyen, und statt zu beweisen, daß sie auch nicht nützlich seyen, entzieht er sich diesem Beweise durch eine spaß-

haft seyn sollende Figur, wodurch er die Mainzer im Sinne der Frankfurter sprechend aufführt.

In dem §. 14. wird eine Stelle des Hrn. Gaums, die aber dorthin gar nicht paßt, angeführet, während dem andere für das Umladen von diesem nämlichen Schriftsteller sehr richtig gesagte Wahrheiten hinweggelassen werden; und dann ein Seitenblick auf die in den Mainzer Druckschriften aufgestellten wohlthätigen Folgen der Umladungen, nämlich Sicherheit, Geschwindigkeit und Wohlfeilheit der Frachten geworfen, ohne aber im geringsten einen dasfallsigen Gegenbeweis zu liefern.

In dem §. 15. nimmt der Hr. Verfasser Ordnung und Rangfahrt in den Häfen an; sie sollen aber von dem Ueberschlag unabhängig, das ist, sie sollen in Frankfurt für die directe Fahrt Statt haben; und in dem §. 16. findet er wieder unnatürlich, dem Rangschiffer, den der Handelsmann nicht kenne, Güter anzuvertrauen, und führt auf die unschuldigste Art von der Welt ein jüngeres Factum, von dem er nur gehört zu haben vorgiebt, an, woraus erwiesen werden soll, daß ein Schiff, welches, wie der Hr. Verfasser erzählt, um den geschäftigen Händen der Mainzer Spediteurs zu entgehen, bei Hochheim ausgeladen, dessen Ladung zu Land nach Biberich gebracht, und dorten wieder eingeladen worden, einige Tage in Cölln früher angekommen wäre als ein anderes, welches sich die Wohlthat des Mainzer Stapels habe aufdringen lassen müssen *).

*) Dieß mit Haaren herbeigezogene Factum soll über die stationsmäßigen Umladungen Gehässigkeit verbreiten. Auch ward es bloß in dieser Absicht unternommen; aber dieß Mittel ist doch offenbar zu armselig, um gegen die Vortrefflichkeit der Stationsfahrten einen Beweis abzugeben. Die Sache inzwischen verhält sich also: da in Gemäßheit des

Was übrigens von Monopolien gesagt wird, die die gezwungenen Umladungen in sich begreifen sollen, ist hoffentlich bereits zu anschaulich widerlegt worden, als daß man sich nicht vielmehr überzeugen sollte, daß gerade durch Aufhebung der Umladungs- und Tour-Anstalten in den dermaligen Stations-Orten sich alsdann besondere Transport-Monopole durch sogenannte Unternehmungen bilden müssen.

In dem 17. §. findet der Herr Verfasser die nach der Convention zu zahlenden Kosten bei dem Umladen für Krahnen-, Weg- und Werftgeld nebst den Speditionskosten nicht unbedeutend. Hievon wird nun weiter unten die Sprache seyn; aber da diese immerhin so billig als möglich eingerichtet werden können, so folgt doch daraus noch nicht die Nothwendigkeit, die ganze Anstalt aufzuheben, besonders da durch dieselbe die unvermeidlichen Kosten wenigstens nie höher als bei jeder andern Transportart kommen. Daß aber, wie der Hr. Verfasser behauptet, auf die Minderung der Frachtpreise der gezwungene Ueberschlag nicht wirken könne, davon hat man in der Mainzer Druckschrift §. 16. das Gegentheil

*) Art der Octroi-Convention, der Entscheidung der Appell. Commission und des zu handhabenden Status quo alle den Rhein herabkommende, so auch Frankfurter Güter dem Tourschiffer übergeben werden mußten, so faßten einige Frankfurter Spediteurs den eignen Gedanken, um etwas Auffallendes zu thun, ihre Güter nach Hochheim am Main zu schicken, sie von da zu Lande nach Biberich unter Mainz gehen, und sie dort im Schiffe nach Cölln einladen zu lassen. Nie vorher fiel dies Expediens diesen Herren ein, auch ist dazu kein Drang, keine Nothwendigkei denkbar; eben so ist das frühere Ankommen eine bloße Zuthat zur Geschichte, die — um Lärm zu machen — ausgedacht und ausgeführt wurde.

erwiesen; besonders, weil nur durch den gezwungenen Ueberschlag auf Rückfracht sicher gerechnet werden kann.

Der 18. und 19. §. beschließt nun das Sendschreiben damit, daß Nothwendigkeit und Nützlichkeit des Stapels oder der Stationsfahrten nicht erwiesen worden wäre. Aber beim sorgfältigen Lesen und Zergliedern dieser 18 §§. wird man vergebens den Beweis des Gegentheils suchen.

Wir wollen nun aus beiden Frankfurter Schriftchen einige der vorzüglichsten Einwendungen in der Kürze ausheben und beleuchten, welche darin gegen die so lange wohlthätig bestandenen Einrichtungen der Umladungsverbindlichkeit in den Stationshäfen gemacht werden, und wir hoffen dadurch in Verbindung mit den bereits über diesen Gegenstand in beiden Mainzer Druckschriften gegebenen Ansichten, denselben unter allen Gesichtspuncten dargestellt, und die Allgemeinnützigkeit der so sehr bestrittenen Einrichtungen nunmehr unwidersprechlich erwiesen zu haben.

Erste Einwendung.

> Warum soll nicht nach Gutdünken von und zu allen Puncten gefahren werden dürfen? Dieß hindert ja nicht, daß auch Stationen auf dem Rheine bleiben könnten, und schadet dieser Freiheit, indem man sich derselben nach Erforderniß bedienen würde.

Die Nachtheile einer solchen ungebundenen Freiheit für das Allgemeine des Transit- und Speditions-Handels auf dem Rheine (denn es ist eine bekannte Sache, daß die meisten dem Rhein anvertrauten Güter nicht Eigenthum des verladenden Kaufmanns, sondern Güter sind, die für Rechnung anderer auf der Rheinstraße zu entfernten Käufern transportirt werden sollen) sind in der Mainzer

Druckschrift, vorzüglich im §. 16. und 17. auseinander gesetzt worden, und um beide Ansichten dieser ungebundenen Freiheit und der vernünftigen zweckmäßigen Ordnung gegen einander stellen, unbefangen prüfen, und bei der Entscheidung das Beste und für alle Zukunft wohlthätig bleibende wählen zu können, entwickelte man durch die erwähnte ganze Abhandlung, die offenbaren Vortheile der nothwendigen Umladungen und stationsweisen Ueberlieferung aller Güter an den Tour- oder Reihen-Schiffer, wodurch vermittelst des schnellen Sammelns aller Güter die Vollzähligkeit, und also auch die geschwinde Abfahrt allein befördert werden kann. Ist es nun anschaulich, und noch durch eine so lange Erfahrung erwiesen, daß auf diese Art die Transporte sicher und geschwind befördert werden, so folgt von selbst, daß, wenn diese Einrichtung als fortbestehend gewählt wird, sie auch allgemein seyn müsse, und nicht bei derselben ein Theil an der Station nach Willkühr vorbei fahren dürfe, während Andere ihre Güter dem Tourschiffer in der Station übergeben müßten, wie dieser Mißstand bereits in dem Nachtrag: die nachgesuchten Ausnahmen, Seite 13 ausgehoben worden. Aber auch dann, wenn man eines Jeden Gutbefinden überlassen wollte, sich der Stationen zu bedienen, weil selbst die Gegner der bestehenden Ordnung die Nothwendigkeit, Nutzen und Wohlthätigkeit der Stationen nicht mißkennen, sie aber nicht als ordnungsmässige Vorschrift, sondern nur willkührlich dulden wollen, so würde durch dieses widersprechende Auskunftsmittel, diese vortreffliche Einrichtung den gewünschten Zweck unmöglich mehr verschaffen können, weil alsdann nicht mehr hinlänglich Güter dort zusammenflössen, um geschwinde Transporte zu befördern, die geschickten und wohlhabenden Schiffer würden sich nach und nach aus diesen Häfen

entfernen, die kostbaren, in demselben vorhandenen und jährlich mit vielen Kosten zu unterhaltenden Vorrichtungen, würden verfallen, und wenn der, aus den auf diese Art ergriffenen halben Maßregeln unausbleibliche üble Erfolg wieder zu der alten Ordnung zurückzukehren nöthigt, dann wird es dazu an allem fehlen, und mit schweren Kosten, die den Handel allein belasten müssen, würde man dasjenige herstellen, was itzt vorhanden ist, was aber durch einen irrigen Begriff von Freiheit unausbleiblich zerstört werden würde.

Zu früh sind noch die Neuerungsversuche und Experimente in den Verwaltungen im Andenken, als daß man durch die Folgen gewarnt, bestehende, und durch die Erfahrung gut befundene Formen und Einrichtungen nicht so leichterdings aufheben solle, wenn man nicht ganz überzeugend von dem bessern Neuern, und der unwidersprechlichen Schädlichkeit des Bestehenden überzeugt ist.

Da nun die Stations-Einrichtungen zweckmäßig und wohlthätig, sogar von den Gegnern des Staffels, anerkannt sind, da sie eben so die Tourladungen als die beförderndsten Mittel zum Zwecke überall eingeführt wissen wollen, da gerade durch das Ueberbringen aller Güter an einen Schiffer, und in den sich folgenden schnellen Abfahrten von einer Station zur andern *) das erste und einzige Mittel

*) Die desfalsige Einrichtung, so wie sie bereits größten Theils nach der Octroi-Convention besteht, wäre also, daß z. B. im Stationshafen zu Mainz ein Tour- oder Rangschiff nach der Station Cölln angestellt wird. Dieß empfängt die von allen Linien her ankommenden Waaren, wird dadurch sogleich volllästig, und fährt damit zur andern Station ab. Es darf unter Wegs sich nicht aufhalten. So stellt sich nun ein zweites, ein drittes Rangschiff an, und die Abfahrt folgt schnell auf die Waaren-Uebernahme. Auf die nämliche Art macht

liegt, die unberechenbaren Vortheile des höchsten Grades der möglichen Geschwindigkeit für alle Interessenten zu erhalten, so wären die Stationsplätze ohne die allgemeine Verbindlichkeit für alle ohne Ausnahme daselbst umzuladen, ein leeres Wort ohne Wohlthat; langsam gieng alsdann die Bewegung, oft stockte sie gänzlich. Es muß also, da man den allgemein gewünschten wohlthätigen Zweck will, auch das erste und einzige Mittel dazu, nämlich diese **allgemeine Verbindlichkeit ohne Ausnahme** angewandt, und die bestehenden Einrichtungen als Basis gehandhabt werden.

Zweite Einwendung.

„Warum soll der Kaufmann genöthigt werden, seine Güter einem Schiffmanne (dem im Stationshafen ladenden Rangschiffer) anzuvertrauen, den er gar nicht kennt, wie bei dem gezwungenen Ueberschlag geschieht?"

Diese Einwendung beantwortet sich schon durch die Erläuterung des Vorhergehenden. Die Stations-Fahrten müssen zur Erreichung des Zwecks der Geschwindigkeit, Sicherheit und wohlfeilen Frachten dergestalt allgemein

„sich Ladung und Abfahrt nach Straßburg und die Zwischenhäfen. Nur ein gewisses Ladungs-Quantum ist jedem Schiffer erlaubt; auch muß eine gewisse Zeit zur Abfahrt durch ein besonderes Reglement bestimmt werden, bei deren Ablauf der Schiffer in jedem Falle abzufahren gehalten seyn soll, er möge das vorgeschriebene Quantum seiner Ladung, oder ein viel Kleineres haben. Durch eine Kasse müßten sich die activen Schiffer in diesem Falle unter einander compensiren können. Ladungen mit Töpfergut, Steinkohlen und andern, die ihrer Natur nach vom Umschlag ausgenommen werden können, brauchen nicht umgeladen zu werden. Zwischen den Stations-Häfen wird gefahren wie jeder will."

seyn, daß keiner die Station vorbeifahren dürfe, während andere dem Tourschiffe Güter überliefern. Der Tourschiffer muß die Waaren, zur Erreichung des Zweckes der StationsEinrichtung, von allen Richtungeu empfangen; ihm sie entziehen, wäre diese ganze Anstalt auflösen. Und wie kann man sagen, daß die Waaren auf diese Art einem Schiffer anvertraut werden müßten, den man nicht kennt? Da in den Stationshäfen die zur Ladung beigestellten Schiffe, durch eigens von dem Handelsstand gewählte und geschworne Experten beklopft, d. i. untersucht werden, da diese Schiffe nach ihrer Ankunft in ein Verzeichniß gebracht, und dieß der Handlung jedesmal zur Einsicht vorgelegt wird *); und daher gewiß kein Schiffer zur wirklichen Rangladung kömmt, als der, welcher das Zutrauen des Handelsstandes besitzt, und dessen Schiff in gutem Zustande sich befindet, wie dieß alles bereits in der ersten Druckschrift §. 13 und 14 sammt der Note ausgeführt worden.

Diese weise Einrichtung hat nun auch noch das Beruhigende, daß, da, wie man schon bemerkt hat, die meisten dem Rheine anvertrauten Güter nicht das Eigenthum des verladenden Kaufmanns sind, sie dem Mißbrauche vorbeugt, der hier und da von einem oder dem andern gewinnsüchtigen Spediteur bei den ihm anvertrauten Gütern gemacht werden könnte, indem er den Schiffer wählen würde, der ihm am meisten auf die Fracht vergütet, unbekümmert, ob er gleich abfährt, ob er ein

*) Diese Aussetzungsliste könnte nun noch, wie man in der Note zu §. 14 bemerkte, viel zuverlässiger geschehen, wenn sie, wie vor der Convention, durch einen Ausschuß von Handelsleuten in den Stationsorten gemacht würde, wodurch dann die Auswahl der Schiffer ganz dem Handelsstand überlassen bliebe.

gutes, haltbares Schiff hat, ob er ein Mann ist, dem man Zutrauen schenken kann.

Dritte Einwendung.

„Bei der directen Fahrt könnten die Speditionskosten, nebst dem Aufwand, welcher mit dem Umladen verbunden ist, erspart werden.“

Es ist sonderbar, daß in den Frankfurter Schriftchen dieser Einwand gemacht wird. Es existirt beinahe kein bedeutender Handel, weder zu Lande noch zu Wasser, ohne die Hülfe der Spedition, und es ist doch eine anerkannte Vernunftregel, kleine Ausgaben für grosse Zwecke zu bringen. Unbedeutend ist ja die Provision, die bei den Speditionen bezahlt wird, und ist in gar keinem Verhältnis mit den weit grössern Vortheilen, die dadurch erhalten werden. Was die Umladungskosten betrifft, so können die im 8. Art. der Convention enthaltenen Werft-Gelder größtentheils hinweg fallen, und die übrigen so viel möglich und thunlich vermindert werden. In keinem Falle aber würden derlei Auslagen, von denen das Uebermäßige abgeschnitten werden könnte, nöthig machen, eine anerkannt gute Einrichtung gänzlich aufzuheben, wo man so leicht nachhelfen und verbessern kann. Wären die Stationen und gezwungenes Umladen in denselben nicht, wie oft würden Güter lange aufgehalten? (§. 14 der ersten Druckschrift.) wie oft müßten hohe Frachten bezahlt werden? (§. 16. ib.) Wo hätte man so leicht die Vertheilung der Güter in die sich in den Abfahrten schnell folgenden Schiffe? (§. 13). Wie wären endlich entfernte Eigenthümer der unpartheiischen Auswahl der Schiffer versichert, wie gegen alle Mißbräuche geschützt? (§. 16,) Wie so ganz ausser allem

Verhältniß stehen also die Vortheile dieser Einrichtung gegen die damit verbundenen Ausgaben?

Vierte Einwendung.

„Durch Addressiren an Spediteurs wird bei Handels-Operationen des Kaufmanns nachgespürt, und ihm dadurch der Gewinn erlaubter Speculation entzogen."

Unmöglich kann es dem Herrn Verfasser des Schreibens Ernst gewesen seyn, als er in diese Klage ausbrach, denn sie würde fast alle Frankfurter Handelshäuser mit bezüchtigen, die die beträchtlichsten Speditionen zu Lande in das nördliche Deutschland machen, folglich eben so den fremden HandelsOperationen nachspüren, und dadurch den Gewinn erlaubter Speculationen an sich ziehen könnten.

Meistens haben die Spediteurs (denn ohne Spedition geschehen die wenigsten Versendungen) kein anderes Geschäft. Den Credit erhalten sie sich durch Rechtlichkeit und Verschwiegenheit, und während den hundertjährigen Erfahrungen bei den StationsFahrten und Umladungen auf dem Rheine hat man dadurch noch keinen Nachtheil für den Speculanten entstehen gesehen; und haben die Frankfurter Spediteurs (indem von dieser Stadt so angelegentlich auf eine mit der Wohlfahrt des Ganzen erwiesenermassen ganz unvereinbarliche Ausnahme angetragen wird) wohl nicht die heimliche Absicht, es dahin zu bringen, daß die von Würzburg, Bamberg, Kitzingen, Marktsteft ꝛc. den Main herab nach Maintz kommenden Güter, welche der Rangschiffer im Stationshafen zur Completirung seiner Ladung bekommen soll, künftig, wenn die Ausnahme gestattet würde,

an Frankfurter Spediteurs addressirt werden müßten? — *) warum nun bei einer und der nämlichen Sache hier Wünsche, und dort Tadel und Ausnahme? —

Und sollte dann am Ende eine so seichte unzuverläßige Besorgniß, die dem kleinlichsten Handwerksneide so ähnlich sieht, sollte diese hinreichend und vollwichtig genug seyn, eine so einfach schöne, und allgemein nützliche Ordnung und Anstalt der Stationsfahrten aufzuheben, oder durch Ausnahmen zu verstümmeln und unwirksam zu machen? Dieß kann man um so weniger befürchten, als es ausgemacht ist, daß die Schiffahrt auf dem Rheine ohne kluge angemessene Ordnung und Anstalten weder frei seyn, noch die von ihr zu erwartenden Zwecke leisten wird noch kann.

Daß nun die seit so lange her bestehenden Anstalten dieß vollkommen leisten, wenn sie rein und ohne Ausnahmen angewandt werden, hat die Erfahrung bewiesen, und wenn, wie bereits in der ersten Druckschrift §. 13 und 14 angedeutet worden, die Wahl der Schiffer und Schiffe nur durch die Handelsleute des Hafens oder ihren Ausschuß geschieht, wenn diese bei der Annahme der Schiffer gehört, durch ihre Experten die Schiffe untersucht, und die RangAussetzungsListe von ihrem Ausschuß jedesmal gemacht wird, wenn endlich nur eine verhältnißmäßige, von dem Handelsstande vorzuschlagen-

*) Bei Anwendung des XI. Art. der Convention machte schon Frankfurt die nämlichen Wünsche. Dieser Art. erlaubte die directe Fahrt für Schiffe, worin sich nur für die Stadt Frankfurt bestimmte Waaren befinden, und doch erließ sie Circularien, wodurch sie alle nach ganz Deutschland zu spedirende Güter, Kraft dieser Ausnahme des XI. Artikels, zu übernehmen sich anbot.

de Anzahl Schiffer fährt, damit die niedrigst mögliche Fracht bedungen werden könne, worin denn eigentlich die Freiheit und die Rechte des Handels und der Schiffahrt bestehen, dann wird sich jeder Unbefangene überzeugen, daß nur diese Anstalten alle Zwecke erfüllen, den Handel sichern und die wahre Freiheit der Rheinschiffahrt befördern.

Schon lange vor der OctroiConvention machten die HandlungsAusschüsse der Häfen Mainz, Straßburg und Cölln die meisten dieser gemeinnützigen Einrichtungen; die OctroiConvention hat sie sanctionirt, und man zweifelt keinen Augenblick, daß dermal durch definitive Sanctionirung dieser Einrichtungen die wesentlichen Rechte des Handels und die kaufmännische Freiheit nach richtigen Grundsätzen werde gehandhabt und befestiget werden.

Die Stadt Mainz, weit entfernt, wie der Herr Verfasser im 13. §. ihr vorzuwerfen beliebt, wegen der auri sacra fames und ihren Anmaßungen manche Feder in Bewegung gesetzt zu haben, die etwas Nützlicheres hätte schreiben können, hat aus reinem Antrieb für das allgemein Gute und Zweckmäßige sich berufen gefühlt, in diesem wichtigen und entscheidenden Augenblicke Bemerkungen und Beobachtungen, die die längste Erfahrung rechtfertigt, den weisen einsichtsvollen Lenkern des Schicksals von Europa vorzulegen, um dieselben, die nur das Beste wollen, in den Stand zu setzen, es desto leichter wählen zu können, und so hofft sie, daß, da ihre Feder nur zu dem Zwecke, den Credit der Rheinschifffahrt fernerhin und für alle Zukunft durch Andeutung des besten und einzigen Mittels zu erhalten, gebraucht worden, sie für nichts Nützlicheres und

Ersprießlicheres habe können in Bewegung gesetzt werden.

Franz Graf von Kesselstatt.
Baron Heinrich Mappes.
Philipp Heinrich Hadamar,
Dr. der Rechte.
Abgeordnete der Stadt Mainz.

V.

Ueber die Freiheit der Rheinschifffahrt.

Zweites Sendschreiben von **** an ****** *).

Kaum können Sie den Brief, welchen ich Ihnen über die Freiheit der Rheinschifffahrt schrieb, gelesen haben, und schon erhalten Sie einen zweiten über den nämlichen Gegenstand; zwei Schriften, die ich erst vor einigen Tagen erhalten habe, geben mir Veranlassung dazu. Daß ich mir Nachträge vorbehalten habe, könnte mir zur Entschuldigung dienen, wenn ich diese nicht schon von Ihrer Güte hoffen dürfte.

Die zwei Schriften, deren ich eben gedachte, sind diese:

Topographisch-statistische Darstellung des Rheins, mit vorzüglicher Rücksicht auf dessen Schifffahrt und Handlung, bisherigen Zustand seiner polizeilichen Verfassung, deren nützliche Verbesserung und Ausdehnung auf die übrigen großen Ströme, womit er theils schon in Verbindung steht,

*) Auf dem Congreß, gedruckt, auf 16 OctavSeiten, übergeben. Das erste Sendschreiben steht oben Bd. I., Heft 1, S. 55. A. d. H.

theils noch gebracht werden könnte, von J. J. Eichhoff, seit der neunjährigen Existenz des Rheinschifffahrts-Octroi zur Verwaltung desselben, durch Ernennung der beiden Regierungen angeordneter General-Director. (Cölln am Rhein, 1814. 184 S. in gr. 4.)

Die andere führt den Titel:

Die nachgesuchten Ausnahmen und Begünstigungen. Ein Nachtrag zur Abhandlung: Das Staffelrecht, oder die Stationsfahrt auf dem Rhein ꝛc. ꝛc.

und ist von den Abgeordneten der Stadt Mainz unterzeichnet.

Kann man sich auch bei der ersten Schrift des Gedankens nicht ganz enthalten, der nicht ganz unbedeutende Umstand, daß der Herr Verfasser, als General-Director der Rheinschifffahrts-Octroi-Verwaltung, zu beziehen hatte,

jährlichen Gehalt	8000 Fr.
Remise vom Nettobetrag 1/4 0/0 circa	4600 —
für Wohnung und Bureau-Kosten .	6000 —
	Fr. 18,600 —

möchte mancher seiner Ansichten eine eigne Richtung gegeben haben, so ist seine Arbeit doch keine unreife Frucht einer flüchtigen Feder, während die andere ganz füglich hätte ungeschrieben und noch besser ungedruckt bleiben können. Von der Eichhoffischen Schrift also zuerst.

§. 1.

In dem Vorberichte sagt Herr Eichhoff: Er habe schon früher dem Publikum eine Sammlung von Abhandlungen und Aufsätzen über die Schifffahrt und Hand-

zung des Rheins angekündigt; „er sey aber an der Herausgabe jenes Werks verhindert worden. Da nach dem 5ten Artikel des Pariser Friedens die Regulirung der von der Rheinschifffahrt zu hebenden Gebühren einen Gegenstand der Verhandlungen auf dem Wiener Congresse ausmachen solle: so habe er geglaubt, daß seine Sammlung eine Menge Materialien enthalten dürfe, die den Bevollmächtigten bei ihren Berathschlagungen höchst brauchbar seyen. Bei der Kürze der Zeit habe er sich entschlossen, das Zweckmäßigste davon in einen gedrängten Auszug zu bringen, und diesem noch einige Gedanken und Vorschläge beizufügen.“ Der Verfasser wünscht, „daß dieses Werkchen vorzüglich unter die Augen und zur Kenntniß der Staatsmänner und Bevollmächtigten gelange, die an dem großen Werke des Völkerglücks arbeiteten, und als einen wesentlichen Theil von diesem die Freiheit der Schifffahrt auf allen Flüssen ausgesprochen hätten.“

Das Ganze enthält vier Aufsätze. Der erste Aufsatz ist überschrieben: Topographisch-statistische Darstellung des Rheins, mit vorzüglicher Rücksicht auf dessen Schifffahrt und Handlung. Der zweite Aufsatz soll darstellen die große Flußverbindung durch den Rhein mit den vorzüglichsten Flüssen Teutschlands und anderer Staaten.

Der dritte Aufsatz enthält eine Darstellung des älteren und neueren Zustandes der Polizei- und Gebührenerhebung auf dem Rhein. Der vierte Aufsatz soll bestehen in Vorschlägen zur Einführung eines allgemeinen und einförmigen Zoll- und Polizeisystems, auf al-

len verbundenen Flüssen von Deutschland und andern Ländern.

So viel von dem Inhalt und dem Zweck dieser Schrift im Allgemeinen. Es kommt nun darauf an, welches ist der wahre Gehalt von jenem, und entspricht jener diesem, und zwar nach dem Umfange, den der Letztere wenigstens haben sollte.

§. 2.

Der Verfasser wollte Materialien zum Gebrauch der Bevollmächtigten bei dem Congresse zu Wien liefern; die beiden ersten Aufsätze enthalten keine solche Materialien, gehörten also auch nicht in diese Sammlung. Das sogenannte Continentalsystem hat glücklicher Weise sein Ende erreicht; jetzt sind eben so glücklicher Weise die französischen Douanen, mit ihrem leidigen Gefolge von dem Rheine entfernt; alle Empfangs- und Versendungs-Angaben, welche aus den Berichten der Octroi-Controleurs zusammengestellt sind, können also nicht zum Maasstab des künftigen Güterzugs auf dem Rheine dienen. Die Flußverbindung durch den Rhein mit den vorzüglichsten Flüssen Teutschlands und anderer Staaten stellt sich auf Charten weit anschaulicher dar. Und da die Verbindung des Rheins mit der Donau (wenn gleich unter Kaiser Karl dem Großen schon versucht) und mit andern Flüssen schwerlich — sobald erfolgen dürfte) so scheint diese Darstellung für die Verhandlungen bei dem Congreß zu Wien ohne allen Nutzen zu seyn. Die Verbindung, welche dermalen für den Rheinhandel und die Rheinschiffahrt — für Frankreich, Teutschland, die Schweiz und Italien die wichtigste wäre, ist die mit der Schelde, mittelst des schon sehr weit bearbeiteten Nordkanals. Holland würde hiedurch in die Nothwen-

digkeit gesetzt seyn, die jetzt schon wieder angelegten und den Handel äusserst drückenden Eingangszölle entweder ganz aufzuheben, oder doch so zu mindern, daß der Gütertransport aus den holländischen Häfen, auf dem Rheine mit jenem von Antwerpen auf dem Nordkanal concurriren könnte, indem gegenwärtig der Güter Bezug von Antwerpen mit jenem von Holland, ungeachtet ersterer die Landfracht von Antwerpen bis Cölln mit 5 Fr. pr. Centner zu tragen hat, wirklich concurrirt. Eine Darstellung der Wichtigkeit der Vollendung des Nordkanals hätte also wohl hier eine Stelle verdient. Diese beiden Aufsätze bleiben daher ausser meiner jetzigen Betrachtung; nur zu einigen hierher gehörigen Bemerkungen giebt mir der erste Anlaß.

§. 3.

Da man nun einmal so viel von natürlichem Stapel spricht, so freut es mich, endlich bei Herrn Eichhoff (S. 6.) eine Deutung dieser neuen Benennung zu finden, bei welcher man sich wenigstens etwas denken kann. Er sagt nämlich: „Schaffhausen ist für die Topographie des Rheins besonders durch den Umstand merkwürdig, daß es wegen des nicht weit unterhalb befindlichen Wasserfalls für die Schiffahrt dieses Stroms den ersten natürlichen Stapel darstellt; denn alle Güter, welche aus dem Bodensee und sonst zu Wasser hieher gelangen, müssen, noch ehe sie die Stadt erreichen, ausgeladen, und nebst den Schiffen auf der Achse durch die Stadt selbst hin bis zu dem Punkte unterhalb jenes Wasserfalls verfahrt werden, wo der Strom aufs neue die Schiffahrt gestattet.“ Eben dieses wird auch (S. 24.) von Heilbr[illegible] ... Schifff[illegible] ... bemerkt, weil hier die Güter die

Wasserstrasse verlassen müssen, um auf der Achse weiter über Land gebracht zu werden, und umgekehrt, weil die vom Lande herkommenden Güter hier erst die Wasserstrasse erreichen.

Bemerkenswerth setzt Herr Eichhoff zu dem Ersten: Man kann sich vorstellen, daß die Schiffe, welche auf diese Art einige Stunden Wegs zu Lande fortgebracht werden müssen, so gar ansehnlich nicht seyn können, und dennoch giebt es deren darunter, welche die Fahrt auf dem Rhein von dort aus bis nach Holland bestehen und glücklich vollenden. Sie sind aus leichten TannenDielen zusammengeschlagen, woher sie auch in der Landessprache Lautertannen genannt werden. In den Zeiten, vor Errichtung des RheinschifffahrtsOctroi, wo man doch so strenge auf die Stapelrechte hielt, genossen diese Fahrzeuge die Vergünstigung, daß sie gegen eine mäßige Abgabe zu Mainz und Cölln passirten, ohne sich dem Zwang des Umschlags zu unterwerfen."

So gefahrvoll, setze ich hinzu — muß doch also die Schiffahrt auf dem Rhein nicht seyn, — und so nöthig muß der Ueberschlag zu Mainz nicht seyn, wenn solche Fahrzeuge die Fahrt auf dem Rhein bis nach Holland bestehen und glücklich vollenden!

§. 4.

Die Beantwortung der Frage, ob der gezwungene Ueberschlag oder Stapel — das Wort in diesem Sinne genommen — der Disposition des Pariser Friedens, der Störung der Freiheit der Handlung und aller anderer Nachtheile, welche mit demselben unzertrennlich verbunden sind, ungeachtet beizubehalten sey, löst sich in eine ganz zwecklose Erörterung auf, wenn das wahr ist, was Herr Eichhoff (S. 13.) sagt:

„Es ist nicht unmöglich, ja es geschieht zuweilen in der That, daß geringere Fahrzeuge von dem äussersten Punkte dieser Linie, Strasburg, über die beiden mittleren Punkte, Mainz und Cölln, direkt bis nach Holland gehen. Wir haben von den Lauertannen gesehen, daß solche mit ihren wenig bedeutenden Ladungen aus noch höheren Gegenden hinab ununterbrochen die lange Reise wagen und durchgehends glücklich vollenden. Dergleichen geht aber mit den ansehnlichen Güterversendungen für den großen Handel des Rheins nicht an; diese erfordern durchaus Ruhepunkte, letztere hauptsächlich, weil die Verschiedenheit der Stromstrecke andere Fahrzeuge, und diese andere Geräthschaften und eine andere Behandlungsart nöthig machen. Ein holländisches Schiff der wahren Gattung würde nicht ohne Schwierigkeit und Gefahr weit über den Punkt von Cölln hinauf geführt werden können, und die Schiffe, deren man sich zur großen Fahrt zwischen Cölln und Mainz bedient, passen eben so wenig für die Stromstrecke zwischen Mainz und Straßburg. Und hierin liegt denn eigentlich auch der Grund des alten Stapelrechts der beiden ersten Städte, das durch die OctroiConvention, mit den gehörigen Einschränkungen, ihnen unter dem Namen des gezwungenen Umschlags erhalten worden. Die Sache an sich und ihrer Wesenheit nach bestand aber sicher, noch ehe Privilegien darüber ertheilt wurden, weil sie in der Natur des Stroms gegründet war, und weil wirklich in den ältesten Verleihungsbriefen dieser Art sich auf den Besitz unvordenklicher Zeiten bezogen wird.“ —

§. 5.

Man fragt für das erste billig, wie kommt Herr Eichhoff in diesem Aufsatze zu dieser Bemerkung, welcher noch eine andere von ihm (S. 21), daß nämlich die Schiffe, deren man sich zur Fahrt zwischen Straßburg und Mainz bediene, von minderer Ladungsfähigkeit seyen, als diejenigen, welche man von Mainz aus für andere Bestimmungen gebrauche, durchgehends nicht über 2500 Zentner — angereihet werden muß.

Sichtbar hat Herr Eichhoff hier unbermerkt darauf vorbereiten wollen, daß er sich berufen glaube, dem gezwungenen Ueberschlag das Wort zu reden; denn sonst wären diese Bemerkungen wohl in dem dritten Aufsatze (S. 130 oder S. 170) an ihrer Stelle gewesen. Wie diesem aber auch seyn mag, ist diese Bemerkung, sie stehe wo sie wolle, richtig?

§. 6.

Lesen Sie noch einmal mein erstes Schreiben und hören Sie weiter. Als Generaldirektor des Octroi, der von allem, was auf dem Rheine vorgegangen ist, wie er wenigstens versichert, so genau unterrichtet seyn will, hätte doch Herr Eichhoff billig wissen sollen, daß die Mainzer Schiffer mit eben und denselben Schiffen, von 3000 bis 4000 Ctr. Ladungsfähigkeit, mit denen sie nach Cölln und zurück fahren, auch die Fahrt von Mainz nach Straßburg von jeher bewerkstelligt haben. Der Bau der Straßburger und Freistetter Schiffe ist so beschaffen, daß diese Schiffe bei voller Ladung der nämlichen Tiefe des Fahrwassers bedürfen, wie die Mainzer Schiffe.

Wenn die großen holländischen Schiffe, welche, wegen des gezwungenen Ueberschlags zu Cölln und zum Theil auch wegen der geschlossenen Beurt- oder Rang-

fahrten in Holland, bis auf 10,000, ja sogar bis auf 12,000 Ctr. Ladungsfähigkeit vergrößert worden sind, nicht weiter als bis Cölln den Strom hinauf fahren können; so ist hieran nicht die Beschaffenheit der Rheinschifffahrt, sondern die Größe der Schiffe Ursache. So lange aber die Schiffe um des Handels wegen erbaut werden, und der Handel nicht um der Schiffe willen getrieben wird — so lange werden, ohne Zweifel, auch diese jenem untergeordnet bleiben, d. h., die Schiffe werden gebaut werden müssen, wie dieses der Vortheil des Handels mit sich bringt.

Hierzu kommt, daß bei niederem Wasserstand des Rheins der Fahrwasserstand zwischen Cölln und Holland an mehrern Orten geringer ist, als der zwischen Cölln und Andernach, daß also Andernach eben so gut wie Cölln ein Umladplatz seyn könnte, von welchem alle Güter in kleinern Fahrzeugen direkt nach Frankfurt und Straßburg gefahren werden könnten.

§. 7.

Kein Sachkenner wird bezweifeln, daß die Donau weit mehr verschiedenes Oertliche hat wie der Rhein, und gleichwohl kennt man auf diesem Strome keine gezwungenen Umladungsplätze. Wäre der gezwungene Ueberschlag zu Mainz und Cölln nach den Friedensunterhandlungen zu Rastadt abgeschafft, und damals schon die nun im Pariser Frieden sanctionirte Freiheit der Rheinschifffahrt in Vollzug gesetzt worden, so würde jetzt von den großen holländischen Schiffen, die in der Fahrt zu Berg nicht weiter als bis Cölln kommen, keine Rede mehr seyn — oder wäre auch der Nordkanal, welcher die Schelde mit dem Rheine vereinigen sollte, beendigt worden, so würden alle großen holländischen Schiffe auf

dem Rheine nicht mehr sichtbar seyn, weil durch sie die Gütertransporte so sehr verzögert werden, daß die Fahrt von Rotterdam und Dortrecht nach Cölln mit der Canalfahrt von Antwerpen nach Cölln zu concurriren nicht im Stande seyn würde.

Sobald der Stapel zu Mainz und Cölln, wie dieses der Pariser Friede vorschreibt, in die so lange gewünschte Unthätigkeit gesetzt ist, werden die Schweizer Produkte mit den früher üblich gewesenen Lauertanen wieder direkt nach Holland gefahren werden; es werden Früchte, Tabak, Wein, sowohl vom Oberrhein als Mittelrhein, sicher, geschwinder und wohlfeiler, als bei dem bisherigem zweimaligen zwecklosen Umladen, nach Holland gelangen, es werden alle Güter mit geeigneten Fahrzeugen, von 2000, 3000, 4000 Ctr. und weniger Ladungsfähigkeit, von Holland direkt nach Mainz, Frankfurt und Straßburg sicherer, geschwinder und wohlfeiler gebracht, als wenn sie einem gezwungenen Ueberschlag Preiß gegeben werden. Liegen doch in diesem Augenblicke, da ich dieses schreibe, wie man mir glaubhaft versichert, drei große cöllnische Schiffe zu Frankfurt vor Anker, welche mit Ladung von Cölln gekommen sind und mit Fracht dahin zurückkehren!

§. 8.

„Mannheim", sagt Herr Eichhoff (S. 23.), „liegt in dem Winkel, der durch den Zusammenfluß des rechtseinströmenden Neckars mit dem Rheine gebildet wird, und erhält dadurch eine besondere Wichtigkeit für die Schiffahrt und den Handel des Letzteren. Die Versendungen giengen in älteren Zeiten direkt von Mainz und Frankfurt nach Heilbronn, den Grenzpunkt der Schiffbarkeit des Neckars für Handelstransporte, und

von Heilbronn eben so direkt zurück nach jenen und andern Plätzen des Rhein- und MainStroms, dergestalt, daß die Neckarschiffer, welche damals einzig diese Fahrt betrieben, zu Mannheim weder anzuhalten, viel weniger umzuladen gezwungen waren." „Als in der Folge", fährt Herr Eichhoff fort, „durch einen Vertrag zwischen Churpfalz und Churmainz von 1749 jene Schiffer neben der ausschließlichen Fahrt aus dem Rheine in den Neckar und umgekehrt, auch Antheil an der übrigen Schifffahrt des Oberrheins erhielten, so vergrösserten sie ihre Schiffe, und die Nothwendigkeit trat ein, weil sie mit diesen Schiffen den Neckar nicht mehr befahren konnten, zu Mannheim umzuschlagen."

„Es war dieses aber nur ein simples Umladen ohne Speditions- und Stapels-Formalitäten, aus dem Rheinschiffe in dem Humpler (kleine Fahrzeuge des Neckars) und aus diesen in jenes; die einzige Spedition blieb bei dem natürlichen Stapel zu Heilbronn — natürlich weil hier die Güter die Wasserstrasse verlassen müssen, um auf der Achse weiter über Land gebracht zu werden, und umgekehrt, weil die vom Lande herkommenden Güter hier erst die Wasserstraße erreichen. Die pfälzische Regierung hielt eine zweite Spedition in Mannheim wegen Vertheuerung, so sie für den Transport in dieser Richtung hätte verursachen müssen, für so verderblich, daß sie dieselbe den dasigen Handelsleuten bei Verlust ihres UnterthanenRechts untersagte, dabei noch die WageKranenAbgaben daselbst, so wie die Zölle auf dem Neckar um ein beträchtliches verminderte, alles um diese Straße gegen die Concurrenz zweier andern in Sicherheit zu setzen. Denn ausser über den Neckar, können die Güter vom Rheine her auch über den Main, und zu Lande von Schröck und Freistett aus in die hintergelegenen deutschen

Provinzen von Schwaben, Baiern, Oestreich, Tirol in die Schweiz u. s. w. gebracht werden. Nachdem bei der damaligen Umwandlung des deutschen Reichs, die Souverainetät über den ganzen Neckar, über einen Theil des linken Rheinufers mit den Haupthäfen desselben, Mitteberg und Wertheim, und über alle Zwischenhäfen des Oberrheins, dem Großherzogthum Baden zufiel, mithin alle drei Straßen in dessen Abhängigkeit geriethen, hörte jener Zustand auf, und mit demselben dann auch der Beweggrund auf, die Neckarstraße zum Nachtheile ihrer beiden Concurrenten mittelst eines Opfers von 10833 fl. 40 kr., als zu welcher Summe man den jährlichen Verlust des Aerariums durch die angeführten Nachlassungen am Zoll und andern Abgaben anschlug — zu begünstigen. Die Folge war, daß die Nachlassungen mit einiger Ausnahme, zu Gunsten der Mannheimer Spedition, eingezogen wurden. Man hatte nämlich kurz zuvor Mannheim, mit den beiden Häfen Schreck und Freistett, zu ausschließlichen Ein- und Ausladehäfen des Badischen Antheils des Oberrheins erklärt, und unmittelbar darauf an erstern Platze einen gezwungenen Ueberschlag mit Spedition nach Heilbronn angeordnet, weil — wie das Rescript sagte — die bis dahin bestandene directe Fahrt von Frankfurt und Mainz nach Heilbronn durch die, vermöge der OctroiConvention hervorgebrachte, neue SchifffahrtsEinrichtung unterbrochen, und ein nothwendiger Abstoß der NeckarGüter auf die Leichtschiffe in Mannheim begründet worden — welches aber der Fall nicht war, indem durch keine einzige Disposition jener Convention das Befahren der Nebenflüsse aus dem Rhein und umgekehrt untersagt worden ꝛc.“

So weit Herr Eichhoff — vergleichen Sie hiermit die in meinem ersten Schreiben angeführte kleine

Schrift: welches Schicksal wird der 5te Artikel des Pariser Friedens u. s. w.; und die in diesen bemerkte, im Jahre 1809 zu Heilbronn erschienene Abhandlung: „die Neckar-, Rhein- und Mainschifffahrt zwischen Heilbronn, Mainz und Frankfurt, vom Neckarschiffs-Commissär Zeller in Heilbronn.“

§. 9.

Ich konnte mich nicht enthalten, Ihnen jene Stelle der Eichhoffischen Schrift zur schnellern Uebersicht wörtlich hieher zu setzen.

Als Thatsache kann also angenommen werden, daß vorhin zwischen Mainz, Frankfurt und Heilbronn eine Schifffahrts- und Handelsverbindung, ohne eine Zwischenstation statt hatte; von den Rheinschiffen überschlug man am Ausfluß des Neckars in den Rhein, im Fluß selbst, Bord an Bord, die Waaren in die Neckarschiffe, und von diesen bei der Thalfahrt auf jene. Man darf wohl fragen, warum nahm Herr Eichhoff gegen die der Handlung und der Neckarschifffahrt so nachtheilige Umwandlung des alten Zustandes der Freiheit in den eines verderblichen Zwangs, nicht diejenigen Mittel zur Hand, die ihm in seiner AmtsEigenschaft zu Gebote standen — warum erklärt sich Herr Eichhoff auch jetzt nicht für oder wider die Fortdauer jener Neuerung, wie er es bei Mainz und Cölln thut?

Es leidet keinen Zweifel, daß jetzt dieser gezwungene Ueberschlag wieder abgestellt werden muß; die königlich-wirtembergische Regierung wird, so wenig wie die Stadt Frankfurt, die Fortdauer gleichgültig ansehen, wenn auch nicht die großherzoglich-badensche Regierung, von selbst, wie zu erwarten ist, auf die Herstellung des alten Zustandes den Bedacht nehmen sollte.

§. 10.

Sollte denn allein zu Mannheim eine zweite Spedition die Kosten so sehr vermehrten, daß die Regierung zu so ernsten Maasregeln gegen dieselbe sich veranlaßt glauben konnte — sollte diese Vertheuerung nicht auch bei dem gezwungenen Ueberschlag in Maynz und Cölln entstehen? Und warum sollte denn, wie sich Herr Eichhoff sehr, ich sage, sehr richtig ausdrückt, das simple Umladen, ohne Speditions- und Stapels-Formalitäten, gerade nur bei Mannheim möglich gewesen, bei Maintz und Cölln oder an andern Uferplätzen aber nicht thunlich seyn? Warum sollten denn jene Speditions- und Stapels-Formalitäten, mit allen den zahl- und namenlosen Plagen und Neckereien, gerade zu Mainz und Cölln nöthig und nützlich seyn? Kann denn auch eine Verleichtung der Schiffe, deren Herr Eichhoff bei der Mündung der Ill gedenkt, und die auf allen Strömen geschieht, nirgends auf dem Rhein vorgenommen werden?

§. 11.

Ohne Zweifel werden es die Frankfurtischen Weinhändler dem Herrn Eichhoff Dank wissen, daß er ihnen die Ehre, der Amalgamation der Weine practisch kundig zu seyn, widerfahren läßt. Zur Steuer der Wahrheit muß ich Ihnen aber doch sagen, daß es eines Theils irrig ist, daß die Binger Weine vorzüglich nach Frankfurt verführen werden, indem im Jahre 1809, nach der eigenen Eichhoffischen Tabelle nur 28 Stück dahin gebracht worden sind, und andern Theils, daß die Binger Weine sehr geringe Weine sind, mit denen, wie man wenigstens sagen will, in ihrer Vaterstadt selbst so

starke chemische Prozesse vorgenommen werden, daß an andern Orten für die Kunst auch nicht einmal eine Nachlese übrig bleibt.

Auch das ist irrig, da ich jetzt gerade vom Wein rede, wenn Herr Eichhoff sagt, die französischen Weine würden von Strasburg entweder zu Lande nach den jenseitigen Provinzen, oder den Rhein herunter nach Mainz, von Mainz den Main hinauf bis Frankfurt und Würzburg und weiter gefahren. Die Weine werden von Strasburg direct nach Frankfurt gefahren; Frankfurt hatte directe Zuführen von Strasburg und directe Versendungen nach Strasburg von den ältesten Zeiten her, wie dieses auch durch den Art. 12. der OctroiConvention ausdrücklich sanctionirt worden ist.

§. 12.

Zur Bestätigung dessen, was ich Ihnen vorhin (§. 10.) sagte, muß ich Sie noch auf zwei Stellen der Eichhoffischen Schrift (S. 58) aufmerksam machen.

Hier heißt es:

„Dieses Dorf (Zündorf) hat eine bedeutende Spedition über den Rhein. Die Gegenstände seiner Versendung nach den Oberrhein bestehen theils in Colonial-Waaren, Seeprodukten, die es hauptsächlich über Düsseldorf, Duisburg und Mühlheim a. R., und zwar von diesen Plätzen aus um Cölln herum zu Lande erhält, theils aus den Produkten und Fabrikwaaren, die von allen Puncten des gewerbsamen Bergischen Landes dahin gebracht werden. Die Gegenstände seiner Versendungen nach dem Niederrhein bezieht es hauptsächlich von Mainz, doch auch, und hierunter namentlich Weine, von andern Plätzen des Mittelrheins und aus der Mosel. Der Landweg von Zündorf bis Mühl-

heim dient bei diesen Versendungen wieder, den Stationshafen von Cölln zu umgehen theils um die Kosten und den Aufenthalt des gezwungenen Stapels in diesem zu vermeiden, theils um die OctroiGebühren für die Stromstrecke von da aus bis zum nächstfolgenden Bureau abwärts (Düsseldorf) zu ersparen. Nach einer zuverlässigen Rechnung konnten in der letzten Zeit, ehe der Handel aus Holland über den Rhein in völlige Stockung gerieth (1806 und 1807) die Produkte und Waaren von Amsterdam über Duisburg und Zündorf nach Mainz um 54 Centimes, und über Düsseldorf und Zündorf um 38 Centimes auf den Zentner wohlfeiler als über Cölln dahin gefrachtet werden."

Könnte man wohl den Nachtheil des gezwungenen Ueberschlags stärker schildern, als es Herr Eichhoff — vielleicht ohne zu bedenken, was er in der Folge sagen will — hier selbst thut? Ist nicht der Wunsch, den so hochgepriesenen Stationshäfen möchten endlich ihre, dem Handel so sehr drückende, Attributionen abgenommen werden, damit Aufenthalt und überflüssige Kosten verhütet werden, gerecht? Und liegt, besonders wenn man das von Herrn Eichhoff sogenannte Manoeuvre S. 62. kennt, nicht klar vor Augen, daß der alte Zwang den Güterzug auf Umwege leitet, bei denen die Spediteurs der sogenannten Stationshäfen unrechtlich einen Gewinn beziehen, der rechtlich den Eigenthümern der Waaren gebührt? Es gehört keine grosse Aufmerksamkeit dazu, um täglich wahrzunehmen, daß ein grosser Theil der Güter, welche in Rücksicht ihres Werths, die Landfracht ertragen können, von Holland bis Frankfurt und Strasburg zu Land verführt werden, und dauerte dieser zwei-

malige Umladungszwang fort, so würde, wie dieses schon früher der Fall war, der Güterbezug auf der Elbe und der Weser, jenem auf dem Rheine, für das südliche Teutschland sicher vorgezogen werden.

§. 13.

Ich gehe nun zu dem dritten Aufsatz über, der die Aufschrift hat: über den bisherigen Zustand und die mögliche Verbesserung der Gebühren-Erhebung und Polizei der Schifffahrt des Rheins. Herr Eichhoff sagt darüber im Vorbericht:

„Der neuere Zustand der Polizei und Gebührenerhebung auf dem Rheine wurde durch die (bereits angeführte) Convention zwischen Frankreich und Deutschland begründet.

Daß diese als Convention aufhöre, ist keinem Zweifel unterworfen; dagegen entsteht die Frage, ob sie nicht als Inbegriff der durchdachtesten Grundsätze für Schifffahrts-Polizei und Gebührenerhebung, mit gewissen Modificationen nicht blos auf dem Rheine fortzudauern, sondern auf jedem andern Strome eingeführt zu werden verdiene?

Sie entstand unter Umständen, die vielleicht damals zuerst erlaubten, einen großen, zu den Territorien verschiedener Landesherren gehörigen Strom, einer allgemeinen Verfassung zu unterwerfen; und die Erfahrung von neun Jahren hat die Güte und Zweckmäßigkeit einer solchen Verfassung hinlänglich bewiesen. Nun haben zwar gegen jene Zeit die Verhältnisse in soweit sich geändert, daß das linke Rheinufer nicht mehr ganz unter die Hoheit einer einzigen Macht gehört, und das rechte, in Ermangelung der damaligen Repräsentation, in Rücksicht des Octroi, auch nicht mehr als einherrisch

betrachtet werden kann; allein wie groß und wichtig der hierdurch entstehende Unterschied in jeder andern Beziehung seyn mag, so setzt er sich einer Einrichtung nicht entgegen, nach welcher der fragliche Zustand auf dem Rheine in seinen Hauptpuncten weiter fortbestehen könne. Um diese Hauptpuncte zu bestimmen, habe ich in dem gegenwärtigen Aufsatze die Convention ihrem ganzen Inhalte nach zergliedert, und bei jedem Artikel angegeben, welche Abänderungen dabei zu machen, theils die Erfahrung anzurathen scheint, theils die eingetretenen politischen Verhältnisse erfordern dürften." —

Hieraus läßt sich die Ansicht des Herrn Eichhoff schon so ziemlich entnehmen; es kommt darauf an, ob dieselbe richtig ist.

§. 14.

Bekanntlich ist in dem ratificirten Hauptschlusse der ausserordentlichen Reichsdeputation von 1803 §. 39 festgesetzt worden.

„Alle sowohl auf dem rechten als linken Ufer erhobenen Rheinzölle sollen aufgehoben seyn, ohne unter irgend einer Benennung wieder hergestellt werden zu können; jedoch mit Vorbehalt der Eingangsgebühren und eines Schifffahrts-Octroi, welches nach folgenden Grundlagen genehmigt wird:

Der Ertrag des Octroi im Ganzen hat vordersamst die Kosten der Erhebung, die Verwaltung und der Polizei zu bestreiten. Der Ueberschuß wird in zwei gleiche Theile getheilt, deren jeder vorzüglich zur Unterhaltung der Leinpfade und der zur Schifffahrt erforderlichen Arbeiten auf jedem der respektiven Ufer bestimmt ist. Der reine Rest der zum rechten Rheinufer gehörigen Hälfte wird

1) zur Ergänzung der Dotation des Kurfürsten Erzkanzlers, dann für die übrigen in den §. §. 9, 14, 17, 19 und 20 gegebenen Anweisungen:

2) zur Bezahlung der in den §. §. 7 und 27 subsidiarisch und Bedingnißweise angewiesenen Renten verhypothecirt.

Falls sich ein jährlicher Ueberschuß von Einkünften ergäbe, so wird er zur stufenweisen Ablösung der Lasten dienen, mit welchen das Schifffahrts-Octroirecht belegt ist." —

Vor der Octroi-Convention waren auf dem Rheine folgende Zollstätten:

Auf dem rechten Rheinufer Diersreim, Hiegelsheim, Schreck, Philippsburg, Mannheim, Gernsheim, Kaub, Oberlahnstein, Leutersdorf, Linz, Düsseldorf, Kaiserswerth, Ruhrort, Rees, Emmerich, Lobitt; auf dem linken Rheinufer Germersheim, Oppenheim, Mainz, Bingen, Bacharach, St. Goar, Andernach, Bonn, Cölln, Zonß, Urdingen, Orsey.

Daß diese erloschenen Zollstätten wieder werden erneuert werden, läßt sich aus mehrfachen Gründen nicht erwarten.

Denn für das erste würde in dem Gegenfalle in dem Pariser Frieden nicht gesagt worden seyn: „et l'on s'occupera au futur congrès des principes d'après lesquels on pourra régler les droits à lever par les états riverains de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations."

Für das andere bemerkt Herr Eichhoff sehr richtig: „das immerwährende Anhalten, gleich auf der einen, gleich auf der andern Seite, bei den verschiedenen Bureaux, deren mehrere sich fast gegen über lagen, wie

viele Zeit forderte es nicht! Aber weit schlimmer noch als dieser Umstand war der, daß nur auf wenigen dieser Bureaux, und dieß zwar erst in den letzten Jahren, eine bestimmte Norm für die Veranschlagung und Erhebung war, dagegen auf den meisten entweder nach gar keinem oder nach einem äusserst zweckwidrigen Tarif erhoben, und dabei die Bestimmung der Ladung fast einzig der Willkühr der Beamten überlassen wurde. —

Es ist eine bekannte Sache, daß die Rheinzölle so hoch waren, daß nach den Tarifen mehr an Zoll hätte entrichtet werden müssen, als die Fracht selbst nach entfernten Gegenden betragen habe würde. Die Zollbeamten sollten nach Ermessen mäßigen, damit für den Transport kein anderer Weg gesucht werde. So betrug z. B. der Zoll für ein Stück Wein von Frankfurt nach Cölln weit mehr, als dem Schiffer für die Fracht bezahlt wurde, und doch mußte er von dem Frachtlohn den Zoll berichtigen; jene willkührliche Ermäßigung mußte daher nicht selten durch Darbringung großer Opfer von Seiten der Schiffer erwirkt werden. Daß also das alte Zollwesen auf dem Rheine nicht wieder aus der Vergangenheit in die Wirksamkeit versetzt werden darf, wenn die Schifffahrt empor kommen soll, leidet keinen Zweifel."

Für das dritte fragt es sich, haben nicht diejenigen, welche nach dem oben angezogenen Reichsdeputationsschlusse auf den Ertrag des Octroi angewiesen sind, ein wohlerworbenes Recht erlangt, welches ihnen ohne andere Entschädigung nicht entzogen werden kann? Wirklich sollen, wie ich höre, deßfalls bei dem Congresse in Wien bereits von mehreren Seiten Anregungen gemacht worden seyn — und ich lege Ihnen unter der Ziffer 1. Beispielsweise ein Pro Memoria bei, welches der Abgeordnete der freien Stadt Frankfurt zu Wien übergeben

haben soll. Vielleicht könnte man sagen, durch die Worte des Pariser Friedens: Ces droits à lever par les états riverains, sey jene Frage bereits verneinend beantwortet: allein darauf läßt sich mit Grund erwiedern, daß diese droits oder Gebühren nur mit den auf dieselben radicirten Lasten an andere übergehen können, und daß weder über die Art der Erhebung noch über die Verwendung etwas festgesetzt ist.

Aus allen diesem folgt jedoch bei weitem nicht, daß die, um die Wahrheit zu sagen, nach vorhinnigem französischen Sinne geordnete OctroiConvention, welche keineswegs, wie Herr Eichhoff glauben machen will, der Inbegriff der durchdachtesten Grundsätze für Schifffahrts-Polizei und GebührenErhebung ist — müsse beibehalten werden.

§. 15.

Da in der OctroiConvention ausdrücklich gesagt ist: Il est expressément convenu, que les anciens établissements de relâche et d'echelle (Umschlag) qui subsistent dans les villes de Mayence et de Cologne seront *conservés*, sauf ses modifications énoncées dans la présente Convention, wonach also der gezwungene Ueberschlag zu Mainz und Cölln nicht weiter ausgeübt werden sollte, als dieses vor der OctroiConvention erweislich hergebracht war; so hätte Herr Eichhoff billig die sehr bedeutenden Einschränkungen des Stapels vor der OctroiConvention nicht unbemerkt lassen sollen.

Freilich würde dann von Herrn Eichhoff, ob wider seinen Willen — bleibt dahin gestellt — zugleich der Beweiß geführt worden seyn,

a) daß Eigenmacht die directe Fahrt von Frankfurt nach Cölln unterbrochen; und

b) daß, in Rücksicht der Bergfahrt von Cölln nach Frankfurt, der Art. 11. der Convention zur Begünstigung französischer Unterthanen ungeregelte Beschränkungen sanctionirt habe. Es würde

c) bekannt geworden seyn, wie die Kohlenschiffer aus der Ruhr bei ihrer Vorbeifahrt bei Cölln mißhandelt worden sind.

d) Es würde gefragt worden seyn, warum die Landesprodukte dem gezwungenen Ueberschlag und der Entrichtung aller StapelAbgaben, dem Krahnen- und Waggeld, unterworfen worden sind — wenn man sich gleich im Publikum die Frage damit beantwortete, daß die Mainzer StapelAbgaben, Krahnen-, Wag-, Hafen-, Werft-, Magazin-Geld, an eine Gesellschaft Actionnairs verpachtet gewesen seyen, und bedeutende Personen an dieser Pachtung Theil gehabt hätten.

e) Man würde auch um Erklärung bitten; wie man denn von Holländer Floßen Krahnengeld habe fordern können, und wie man von den Weintransporten aus dem Rheingau und von Bingen Krahnen- und Waggeld habe verlangen können, obgleich weder Krahnen noch Wage, da keine Umladung geschiehet, gebraucht werden?

§. 16.

Wenn Herr Eichhoff (S. 124.) bemerkt, der Rhein sey wie andere Flüsse auf jedem Punkte seiner Linie nicht gleich fahrbar, wenigstens nicht für die nämliche Gattung von Schiffen fahrbar — die Strecke zwischen Straßburg und Mainz fordere andere Schiffe als die Strecke zwischen Mainz und Cölln, und diese lasse hinwiederum die Schiffe nicht zu, die aus Holland bis Cölln her-

auf kommen. Diese physische Beschaffenheit des Stroms habe in den frühesten Zeiten eine Verladung der Waaren, bei den Städten Mainz und Cölln begründet, in der Folge hätten sich diese beiden Städte, mit Beziehung auf das alte Herkommen, Privilegien darüber ertheilen lassen, und hätten endlich diesen an sich wohlthätigen simplen Umschlag, in einen Stapelzwang zu verwandeln gewußt — so habe ich bereits darauf geantwortet. Sagen Sie mir, hat man je gehört und ist es nicht vernunftwidrig, sich über etwas ein Privilegium geben zu lassen, was schon die Natur vorschreibt? Grade darum läßt man sich ein Privilegium geben, weil man eine Ausnahme von der Regel wünscht. — Endlich kommt Herr Eichhoff (S. 129.) näher dazu, sich ganz unumwunden zu erklären, und sagt: „kurz vor dem Zeitpunkte, wo die Convention die Sache auf ihren alten Ursprung zurückgeführt, und dadurch ein Mittel zwischen Stapel-Unfug und Ungebundenheit der Schifffahrt aufgefunden habe, sey vieles über den Nutzen und Schaden eines auch bloßen Umschlagszwangs überhaupt und besonders in Rücksicht des Rheins geredet und geschrieben worden. Die Gegner hätten gesagt u. s. w.“ Die Vertheidiger antworteten: „Wenn man um z. B. aus Holland über Cölln hinauf zu fahren statt der nunmehr üblichen und schicklichen großen Schiffe kleinere einzuführen genöthigt wäre, so würden dadurch eben, und im Verhältnisse wie die Anzahl der letzten und die dazu gehörige Bemannung vervielfältigt werden müßte, die Transportkosten vermehrt werden müssen; müssen aber einmal, wegen Verschiedenheit der Stromstrecken und der dadurch nothwendig werdenden Verschiedenheit der Fahrzeuge, oder wegen der Eigenschaft gewisser Waaren, die eine lange Reise nicht aushalten ohne nachgesehen, gelüftet oder umgepackt zu wer-

den, Umladungspunkte seyn; so fordert es das Beste des Handels, daß diese Punkte unveränderlich bestimmt werden.

Hierin liegt das einzige Mittel, an gewissen Plätzen jenen Zusammenfluß von Fahrzeugen jeder Größe, jenes sich stets erneuernde Zuströmen von Waaren, für die verschiedensten Bestimmungen, wodurch dem Kaufmann wie dem Schiffer, die Gelegenheit und das Vermögen, ihre Industrie und Thätigkeit zu nähren gesichert werden, zu erhalten, und die, indem sie dem einen alle Leichtigkeit für die schleunige und sichere Wiederversendung der Waaren darbieten, dem andern solche Rückladungen verschaffen, die ihn für zufällige Verluste entschädigen und in den Stand setzen, sich zu billigen Frachtpreisen zu verstehen. Man hätte zur Empfehlung des gezwungenen Umschlags noch hinzusetzen können daß er, an gewisse Plätze gebunden auch große und sonst nicht zu erhaltende Vortheile in polizeilicher Rücksicht und zwar hauptsächlich um von diesen Punkten aus die grosse und HandlungsSchifffahrt zu reguliren, gewähre. Sicher ist, daß sobald gestattet werden würde, an jedem Orte nach des Schiffers Convenienz aus- und einzuladen, die große Schifffahrt des ganzen Stroms bald zu einer Heckenfahrt herabsinken müsse. Und so scheinen die Gründe für die Beibehaltung desselben überwiegend zu seyn, ausbedungen, daß man ihn nicht bis auf Gegenstände ausdehnen wolle, deren Volumen, Schwere, Gebrechlichkeit oder geringer Werth solches gar zu beschwerlich machen, oder es nicht ertragen ohne Abgang zu leiden, oder zu hoch im Preiße zu steigen.

Mit dieser letzten Einschränkung hatte denn auch die GeneralOctroidirektion sich erlaubt, den gezwungenen

Umschlag zu Cölln und Mainz während der Zeit ihrer conventionellen Existenz zu erhalten zu trachten, sie war darüber aber mit den Ortsobrigkeiten dieser beiden Städte die sich dabei beeinträchtigt glaubten, verschiedentlich in unangenehme Diskussionen gerathen, woher es nöthig wäre, wenn beliebt würde die Sache im Wesentlichen beizubehalten, auf das genaueste zu bestimmen, welche Gegenstände dem Umschlag unterworfen bleiben, und welche davon befreit werden sollen, so wie auch die Leistungen an Krahnen-Wage- und WerftGebühren auf das pünktlichste zu reguliren."

Sind denn diese Gründe für den gezwungenen Ueberschlag wirklich so überwiegend, wie Herr Eichhoff — ob sich selbst ist zweifelhaft — doch aber andere glauben machen will?

§. 17.

Vorhin sollte bloß die liebe Natur den verhaßten Zwang vorschreiben, jetzt scheint doch dieses Gesetz nicht so ganz unabänderlich zu seyn; denn nun soll auch noch die Eigenschaft gewisser Waaren, die eine lange Reise nicht aushalten ohne nachgesehen, gelüftet oder umgepackt zu werden, diesen Zwang zu Mainz und Cölln gebieten.

Welches möchten denn wohl die Waaren seyn, welche wegen der langen Reise nachgesehen, gelüftet und umgepackt werden müßten? Wer lüften und umpacken will, dem muß dieses, wo und so oft er will, eben so wohl frei stehen, als der, welcher weder das eine noch das andere nöthig hält, zu keinem von beiden gezwungen werden kann. Wozu kann es einer unveränderlichen Bestimmung gewisser Punkte, zum Umladen bedürfen, wenn die Natur, welche doch die sicherste Führerin ist,

und ihre Weisungen ungeahndet nicht überschreiten läßt — jene Punkte selbst vorgezeichnet hat? Nicht dem Kaufmanne wird durch den gezwungenen Ueberschlag die Gelegenheit und das Vermögen, seine Industrie und Thätigkeit zu nähren, gesichert — sondern dieses Loos soll nur den Spediteurs zu Mainz und Cölln bereitet werden — die Industrie wird durch diesen, so wie durch jeden unnatürlichen Zwang, im Fortschreiten gehemmt, der Gedanke, die Frucht erlaubter mühsamer Speculationen werde Andern, und zwar blos darum, weil dieß ohne Zweck und Noth so seyn solle — zinsbar, muß alle Thätigkeit lähmen. Und wenn es Gegenstände giebt, deren Volumen, Schwere, Gebrechlichkeit oder geringer Werth das gezwungene Umladen gar zu beschwerlich machen, oder es nicht ertragen, ohne Abgang zu leiden, oder zu hoch im Preiße zu steigen — und wenn diese Gegenstände, nach Herrn Eichhoff, von dem Zwang befreit bleiben sollen; so ist doch wohl hiermit erwiesen, daß das Ganze eine zwecklose drückende Operation ist, welche blos den Privatnutzen einzelner Bewohner der beiden Städte bezweckt, nicht aber das Beste des Handels und der Schiffahrt wie hätten sich auch sonst die Ortsobrigkeiten der beiden Städte beeinträchtigt glauben können, wenn die Octroidirektion Einschränkungen eintreten lassen wollte, wie Herr Eichhoff versichert? Wozu könnte es für die Zukunft bedürfen, genau zu bestimmen, welche Gegenstände dem Umschlage unterworfen bleiben, und welche davon befreit werden sollten, wenn derselbe überhaupt nöthig wäre?

§. 18.

Was von der Vermehrung der Transportkosten, wenn die Güter aus Holland nicht in Cölln um-

geladen und direkt nach Mainz gebracht werden, gesagt wird, ist ganz irrig. Denn da die Schiffe, mit welchen die Stromstrecke von Mainz nach Cölln befahren wird, zur Fahrt nach Utrecht und Amsterdam dienen, da ferner, bei niederem Wasserstand die Tiefe des Fahrwassers von der Einmündung des Panertischen Canals bis zur Vecht, dem Stande des Fahrwassers zwischen Mainz und Cölln vollkommen gleich angenommen werden kann, da endlich sogar der erstern Fahrwasserstand nicht beträchtlich geringer als der letztere ist; so folgt hieraus nothwendig, daß jetzo alle Amsterdamer und Utrechter Schiffer, von Amsterdam und Utrecht, ohne allen Anstand bis nach Mainz gelangen können, nur die Rotterdamer und Dordrechter Schiffer können nicht, mit voller Ladung, von Holland nach Mainz fahren. Obgleich diese Schiffe, im Verhältnisse gegen die Amsterdamer und Utrechter weit grösser sind, woraus man schliessen möchte, daß die Fracht von Cölln nach Rotterdam und Dordrecht, verhältnißmäßig wohlfeiler seyn müsse, als die von Cölln nach Utrecht und Amsterdam; so ist dieses gleichwohl der Fall nicht, wie die Frachtlisten beweisen.

Einen Beweiß, daß die Frachtpreise von der Grösse der Fahrzeuge, welche für eine Stromstrecke gebraucht werden, nicht abhängig sind, liefert die zwischen Cölln und Mainz bestehende WasserDiligenceFahrt, durch welche im verflossenen Sommer die Güter von Cölln nach Mainz in drei Tagen um den nämlichen Frachtpreiß sind gebracht worden, welcher den Schiffern bezahlt werden mußte, die mit grossen Schiffen für die nämliche Strecke zehen auch zwölf Tage auf der Reise zugebracht haben. Selbst während der Amtsführung des Herrn Verfassers sind, wie ich höre, sehr viele Amsterdamer und Utrechter kleinere Schiffe für die Häfen von Rotterdam

und Dordrecht zu Cölln befrachtet worden, ohne höheren Frachtlohn, als den, welchen die Dordrechter und Rotterdamer Schiffer bezogen haben. Ausserdem ist nicht die Verschiedenheit der Stromstrecke des Rheins, sondern der Vortheil Ursache, warum die Rotterdamer und Dordrechter Schiffer so große Schiffe erbauen lassen; denn theils die geringe Zahl dieser Schiffer, theils ihre geschlossenen Beurt- oder Rangfahrten, und die lange Ladezeit führten ihnen eine große Menge von Waaren zu, für welche sie dann auch Schiffe erbauten, so weit die Fahrbarkeit des Stroms deren Größe zuließ. Würde zu Rotterdam und Dordrecht die Zahl der BeurtSchiffer der zu Amsterdam und Utrecht gleich gesetzt, würde die Ladezeit der Rotterdamer und Dordrechter Schiffer von vierzehn Tagen auf acht Tage gesetzt, wie dieses der Nutzen des Handels erfordert, so würden sich die großen Rotterdamer Schiffe bald vom Rheine entfernen.

§. 19.

Herr Eichhoff rühmt (S. 136.) die in Holland bestehende Schifffahrts Polizei als Muster; und obgleich in ganz Holland nicht ein einziger Stapel oder gezwungener Umladungsplatz ist, vielmehr daselbst eine Schifffahrtsfreiheit im ausgedehntesten Sinne des Worts herrscht, bei welcher die Beurtfahrten für die große, so wie die Scheutfahrten für die kleine Schifffahrt Anstalten sind, deren sich jeder Versender mit vollkommener Freiheit und ohne allen Zwang bedienen kann, so sollen dennoch (S. 170.), ohne die Anstalt des gezwungenen Umschlags, in den Städten Mainz und Cölln keine Gilde-Einrichtungen, mithin keine Aufsicht über die große Schifffahrt, keine Ordnung in Ein- und Ausladungen, keine Frachtregulirung, kurz keine Mittel möglich seyn, dem Kaufmanne schnelle, sichere und richtige Transporte zu verschaffen.

Ich behaupte dagegen, der gezwungene Ueberschlag zu Mainz und Cölln steht weder mit den Gilde-Einrichtungen, noch mit der Aufsicht über die große Schifffahrt, noch mit der Erhaltung der Ordnung beim Einladen und Ausladen, noch mit der Regulirung der Frachten, in irgend einer Verbindung; dieser Zwang macht vielmehr den Transport der Güter langsam, unsicher und theuer.

§. 20.

Die Verordnungen für die Schiffergilde in dem Hafen zu Mainz und in dem Hafen zu Cölln, welche zu Cölln in teutscher und französischer Sprache gedruckt worden sind (vom 12ten December 1807), habe ich, obgleich nur in einer Abschrift, vor mir. Da in dem Art. 17. der Octroi-Convention festgesetzt war:

„Les réglements concernant l'organisation et la police de ces associations seront arrêtés pour Cologne par le Préfet de la Roër, et pour Mayence par celui du Mont-Tonnere. Chacun de ces Préfets réunira à cet effet et consultera un Conseil composé *de deux membres de la Chambre de commerce*, de deux anciens maîtres bateliers et d'un inspecteur de l'octroi de navigation pris sur les deux nommés par la rive droite.

Ces réglements seront communiqués au directeur général de l'octroi *et soumis à l'approbation du gouvernement français, laquelle sera nécessaire pour leur exécution, attendu que les villes de station se trouvent être sur la rive gauche.*"

so läßt sich schon hieraus folgern, daß die ganze Einrichtung eigentlich ein französisches Institut ist, mit erfonnen, um die französischen Unterthanen zu begünstigen,

und den gewohnten Machtworten, den Schein der Berechtigung zu geben.

In dem Eingange heißt es, in geregelter Form:

„Der Minister des Innern,

nach Einsehung des 14ten und 17ten Artikels der Convention über das Rheinschifffahrts-Octroi, welche sich auf die Errichtung und Organisation der Schiffergilden in den Stationshäfen von Cölln und Mainz beziehen,

nach Einsehung der von den Präfecten der Roer und des Donnersbergs eingesandten Entwürfe zu den Verordnungen über die Polizei dieser Gilden, so wie der Bemerkungen des Generaldirektors des Rheinschifffahrts-Octroi;

auf den Bericht des Staatsraths, Generaldirectors der Brücken und Chausseen —

entscheidet, daß die Schiffergilden in den Stationshäfen von Cölln und Mainz den nachstehenden Verordnungen gemäß organisirt, geleitet und verwaltet werden sollen ꝛc.“

Beide Verordnungen sind eingetheilt in 6 Titel und 66 Artikel. Der erste Titel handelt von der Organisation der Gilde und den Bedingungen, um darin aufgenommen zu werden. Merkwürdig ist, daß im Art. 5, in welchem von der Sicherheit, welche jedes Mitglied der beiden Gilden leisten soll, gehandelt wird, die Abstufung der Fahrzeuge von 600 Ctr. und darunter bis zu 3000 und 4000 Ctr. angenommen wird, und daß im Artikel 60 der Gilde für Cölln gar die Rede ist von Schiffen von 500 Ctr. und darunter, woraus doch wohl folgt, daß der Rhein mit großen und kleineren Fahrzeugen befahren wird. Der zweite Titel handelt

von der Bildung und Amtsbefugniß des Verwaltungs-Bureau. Der dritte Titel handelt von der innern Polizei der Gilde. Der vierte von der Polizei der Ladungen.

Im Art. 46. heißt es:

„Alle Glieder der Gilde, welche mit von dem Generaldirektor des Rheinschifffahrts-Octroi ihnen ertheilten Patenten versehen sind, haben die Befugniß, ihre Fahrzeuge im Hafen von Mainz anzulegen und sich daselbst (jeder in seiner respektiven Section) einschreiben zu lassen, und nach Rangordnung die Gegenstände der Handelsversendungen in der, durch den 18ten Artikel der Convention vorgeschriebenen Weise, einzuladen.“

Der fünfte Titel handelt von den Obliegenheiten und der Verantwortlichkeit der Schiffmeister während der Fahrt; und der sechste Titel von der Unterstützungskasse.

Sagen Sie mir nun, stehen diese Vorschriften mit dem gezwungenen Ueberschlag zu Mainz und zu Cölln in irgend einer Verbindung, und ist die Fortdauer des Letztern dann nöthig, wenn man selbst die Beibehaltung der erstern räthlich hält? Das Letztere kann jedoch nicht einmal der Fall seyn. Denn, ist mit einer solchen Gilde-Einrichtung die Disposition des Pariser Friedens vereinbarlich, — wird man dem Straßburger Schiffer verwehren wollen, die Fahrt nach Holland zu machen, und dem Holländer Schiffer nach Straßburg zu fahren — erinnert man sich nicht des Unwesens, welches die alten rheinischen Schifferzünfte trieben — lassen sich nicht Polizeiordnungen und Schifffahrts-Regulative für den Rhein abfassen, ohne den verhaßten Gildezwang mit seinem ganzen verderblichen Gefolge zu sanctioniren?

Sehr richtig sagt der Verfasser der Schrift, deren ich oben gedachte: welches Schicksal wird der fünfte Artikel des Pariser Friedens der u. s. w.

„Wenn man aber so gar keine andere Ansicht nehmen wollte, als die, daß nach dem 5ten Artikel des Pariser Friedens die Rheinschifffahrt für Jedermann, also auch für englische, französische, holländische, schweizerische und jeder andern Nation Schiffer frei ist, so müßten die Deutschen recht sehr kurzsichtig und ihren Nutzen gar nicht kennend seyn, wenn sie sich durch solche Nebenrücksichten wollten irre machen lassen und sich für den Zeitpunkt, wo ihre erweiterten Ansichten und neuen Verbindungen ihnen die Mittel verschaffen, ihrem Handel und ihrer Schifffahrt nicht nur auf dem Rheine und den Nebenströmen, sondern auch auf den Meeren selbst Ausdehnung zu geben — ihre Rechte in practischer Ausübung vergeben wollten." —

§. 21.

Die Aufsicht über die große Schifffahrt ist so wenig von dem gezwungenen Ueberschlag, als von der Gildeeinrichtung abhängig. Dies ergiebt sich aus jenen Verordnungen für die Gilden und aus der Betrachtung, daß durch Schifffahrts-Polizeiordnungen, wie ich schon bemerkte, die Schiffer über alles das, was sie zu leisten und zu thun haben, hinreichend belehrt werden können, und daß durch Bestrafung der Uebertreter, Ordnung, so wie bei allen andern ähnlichen Anstalten, vollkommen erhalten werden kann.

§. 22.

Die bis hierhin zu Cölln und Mainz bestandene Ordnung — sollte heißen Unordnung — bei dem Ein- und Ausladen der Güter, war nothwendige Folge des

Umladungs-Zwangs, in diesem Betrachte also ein nothwendiges Uebel, welches hoffentlich jetzt sein Ende erreicht haben wird. Wenn künftig die Güter direkt von Holland nach Mainz, Straßburg und Frankfurt gefahren werden können, dann wird in Cölln keine so große Anhäufung der Güter entstehen, die jetzt eine für die Handlung höchst nachtheilige Verzögerung der Transporte veranlaßt, über welche dermalen selbst die Handelskammer zu Cölln — welche sich doch nicht leicht berufen fühlen wird, diese Sehne reitzbar zu berühren — laute Klagen führt: In allen holländischen Häfen, in Düsseldorf, Frankfurt und Straßburg wird das Aus- und Einladen der Güter weit regelmäßiger bewerkstelligt, als dies seither in Mainz und Cölln geschehen ist.

§. 23.

In allen holländischen Häfen, zu Wesel, Duisburg, Frankfurt hat man bis jetzt Taxen für die Frachten gehabt, ohne daß an einen gezwungenen Ueberschlag auch nur gedacht wurde. Und warum sehnen sich die Mainzer Schiffer so sehr nach der Fracht von Frankfurt, zur größten Aergerniß der Mainzer Spediteurs und derer, mit denen sie den Nutzen, welchen sie erringen zu können, in irrigem Wahn stehen — theilen wollen? Wahr ausgedrückt ist es ein lächerlicher Gedanke, wenn man glaubt, richtige Bestimmung der Frachten hänge von dem gezwungenen Ueberschlag ab.

§. 24.

Es versteht sich von selbst, daß die Zeit, welche für das Aus- und Einladen der Güter erforderlich ist, für die Reise selbst verloren ist; angenommen also auch, daß es in den Umladungshäfen an allem zur Beförderung

erforderlichen Anstalten nicht mangelt, so ist klar, daß durch den gezwungenen Ueberschlag schon an sich der Transport der Güter verzögert wird. Denkt man sich aber noch insbesondere, daß jene Anstalten zur Beförderung zu Mainz bis jetzt sehr vermißt worden sind, daß in dem Hafen zu Cölln so viel an diesen Anstalten seither fehlte, daß holländische Schiffer mit voller Ladung 14 Tage, und oberländische Schiffer 8 bis 10 Tage blos zum Abladen nöthig hatten — ich sage, denkt man sich dieses, so kann man gewiß nicht billigen, daß Herr Eichhoff nicht der Wahrheit huldigt und die Sachen darstellt, wie sie sind.

§. 25.

Ueber die Sicherheit der GüterTransporte ohne gezwungene Umladung habe ich mich schon in meinem ersten Schreiben erklärt, und setze hier nur noch dieses hinzu: wenn die Güter von Amsterdam, ohne in Cölln methodisch nach Stapelrecht umgeladen zu werden, in einem Schiffe verpackt bleiben, so sind dieselben der Gefahr, bei dem Aus- und Einladen beschädigt, und in Ermangelung strenger Polizeiaufsicht durch Subtractions-Proben vermindert zu werden, nicht ausgesetzt. Was die Transportkosten, deren ich auch schon §. 18. gedachte, belangt, so werden dieselben durch den gezwungenen Ueberschlag so vermehrt, daß sich die Versender genöthigt sehen — wie ich Ihnen selbst aus der Eichhoffischen Schrift bereits (§. 12.) bemerkt habe — bei der Bergfahrt statt zu Cölln, zu Mülheim auszuladen, und die Güter zu Lande nach Zündorf bringen zu lassen, bei der Thalfahrt aber zu Zündorf auszuladen und den Transport zu Lande bis Mülheim zu wählen. Nicht allein auf dem rechten Rheinufer hat man die gezwungene Umla-

dung zu Cölln auf die angeführte Weise zu umgehen gesucht, sondern es werden auch noch täglich aus der Stadt Cölln rheinabwärts die Güter zu Lande, Mülheim gegenüber, und rheinaufwärts nach Rodenkirchen und Weselingen gebracht, und hier von den Cölner Kaufleuten auf Schiffe verladen, um abwärts nach Holland und aufwärts nach Mainz und nach andern Orten gebracht zu werden. Die gesetzlichen Abgaben bei dem gezwungenen Ueberschlag zu Mainz und Cölln betragen 20 Centimes für den Zentner, und man kann als sicher annehmen, daß das, was mehr bezahlt werden muß, die Speditions- Reparatur- und andere Gebühren sich bei jedem Umladungszwang wenigstens eben so hoch belaufen, indem die Spedition zu Mainz und Cölln beim Mangel aller Concurrenz ein wahres Monopol ist, welches kein Bemühen und Streben erlaubter Industrie Anderer zuläßt.

§. 26.

Könnte auch, nach hergestellter Freiheit der Rheinschifffahrt, auf besondere Meßfreiheiten noch viel ankommen, so würde gleichwohl der Vorschlag des Herrn Eichhoff (S. 132.), acht Tage vor und acht Tage nach jeder Messe zu verstatten, nach welcher Zeit die Meßschiffe in die Categorie der übrigen, den Rhein befahrenden Schiffe zurücktreten müßten, schon darum verwerflich seyn, weil die an den Unterrhein bestimmten Schiffe in diesem Zeitraume oft nicht würden dahin gelangen können. Besonders hat mich das aber in Verwunderung gesetzt, was Herr Eichhoff bei Gelegenheit des 11ten und 12ten Art. der OctroiConvention sagt. In dem ersten Artikel heißt es nämlich: „Outre les franchises dont jouissent les *foires de Francfort*, les embarcations appartenantes

au port de Mayence *et conduites par les bateliers de cette ville*, qui auront été chargées à la station de Cologne, pour le compte des négocians de Francfort et sur lesquelles il ne se trouvera que des marchandises, destinées pour la dite ville de Francfort, *sont autorisées à se rendre directement à Francfort sans rompre charge à Mayence.*“ —

Und in dem andern Artikel wird gesagt:

„La navigation entre Strasbourg et Mayence sera libre aux embarcations des deux rives, soit en montant, soit en descendant. Celles même, qui venant du haut Rhin entreront dans le Mein pour se rendre à Francfort, ne seront point obligées de se détourner de leur route pour aborder à Mayence et faire dans cette station le versement de leurs marchandises, non plus, que les bateaux, qui, venant de Francfort, remonteront le haut Rhin.“ —

Nun bemerkt Herr Eichhoff: (S 133.) „gegen diese Vergünstigungen hat die Stadt Mainz, als ihr zum Nachtheile gereichend, häufig Reclamationen erhoben. Sie sagte: Alle Ausnahmen von einer allgemeinen Regel müßten im eingeschränktesten Sinne genommen werden, und so folgte, daß blos jene Schiffe, die sich direct nach Frankfurt begäben, und deren Ladungen für diese Stadt bestimmt wären, die Wohlthat jener Verfügungen genießen könnten; nun wäre es aber, bei dem seichten Bette des Mains, die meiste Zeit des Jahres physisch unmöglich, daß beladene große Rheinschiffe ohne umzuladen direct nach Frankfurt führen.

In der That verladen die meisten jener Schiffe an der Mainspitze ihre Güter in kleinere, platte, dem Flusse angemessene Fahrzeuge; und die Stadt Mainz hat also in so weit recht, daß die in Cölln

für Frankfurt geladenen Schiffe sich nicht direct nach dieser Stadt verfügen. Diese Reklamationen verdienen Aufmerksamkeit, nicht bloß wegen der Beeinträchtigung der Stationsrechte der Stadt Mainz, sondern und vorzüglich, weil die Umladungen, welche an der Mainspitze statt haben, ohne alle Aufsicht geschehen, und weil die, durch die Convention den vom Oberrhein herabkommenden Schiffen gestattete Befugniß, in den Main einzulaufen, ohne die mindesten Abgaben zu entrichten, dabei, daß sie dem Aerarium sehr nachtheilig ist, zugleich das richtige und nöthige Verhältniß stört, welches in Hinsicht sowohl des Rechts als der Pflicht unter den Leistungsschuldigen bestehen muß. Da inzwischen höhere Rücksichten bewogen haben können, eine Stadt, die so großen Einfluß auf den Rheinhandel hat, wie Frankfurt, vorzüglich zu begünstigen; so wagt man es nicht, eine Aenderung hier in Vorschlag zu bringen." —

§. 27.

Aus meinem ersten Schreiben haben Sie ersehen, daß die Thalfahrt von Frankfurt nach Cölln, so wie die Bergfahrt von Cölln nach Frankfurt ohne in Mainz überzuschlagen, von jeher ausgeübt worden sind, eben so hat es sich auch mit der Fahrt von und nach Straßburg verhalten. Die OctroiConvention enthält also keineswegs Begünstigungen der Stadt Frankfurt, die sich ohnehin von der vormaligen französischen Regierung, unter der fleißigen Einwirkung der Mainzer HandelsKammer, schwerlich erwarten ließen — vielmehr Beschränkungen des Rechts, welches die gedachte Stadt von jeher hatte — natürlich zum Vortheil französischer Unterthanen. Und wenn der Schiffer bei zu kleinem Wasser oder bei zu

großen Schiffen leichten muß, ohne sich der kunstmäßigen Vorrichtungen in Mainz gegen die Gebühr zu bedienen, dann soll er sich nicht *directement* nach Frankfurt begeben? Wird denn die Bedeutung des Worts directement nicht durch die folgenden Worte: „sans rompre charge à Mayence“ bestimmt und dem Schiffer überlassen, die kostbare StapelOperation zu Mainz auf jede andere ihm gut dünkende Weise zu ersetzen? Kann nirgends als zu Mainz Aufsicht bei dem Umladen gehalten werden — und sollen die Octroibeamten vielleicht auch zu Frankfurt, Würzburg, Bamberg und an so vielen andern Orten Aufsicht halten? Ohne Zweifel hat Herr Eichhoff vergessen, was er an den ehemaligen französischen Minister des Innern wegen der Fahrt von Frankfurt nach Cölln schrieb, sonst hätte er dieses unmöglich schreiben können. Das sogenannte Stationsrecht der Stadt Mainz, eins der nachtheiligsten Monopole — dieses ist das Ziel, nach welchem das Streben gerichtet ist: und so wird begreiflich, warum sich die Stadt Mainz zu Reclamationen berufen glauben konnte, da ihre Spediteurs doch nicht der Vorstand der teutschen Handlung waren.

§. 28.

In dem vierten Aufsatze der Eichhoffischen Schrift, welcher überschrieben ist: „Vorschläge zur Einführung eines allgemeinen, und einförmigen Zoll- und PolizeiSystems, auf allen in Verbindung mit einander stehenden Flüssen Teutschlands und anderer Länder“ — findet man was man nicht sucht, und sucht man, was man nicht findet. In dem Vorberichte sagt Herr Eichhoff zu diesem Aufsatze: „dieses Zoll- und PolizeiSystem werde im Wesentlichen kein anderes, als das durch die Rhein-

Convention eingeführte seyn können. Die Hauptsache aber sey, daß auf allen verbundenen Strömen die nämliche Ordnung herrsche und in jedem Reiche eine Ober-Centralbehörde eingesetzt werde, die für die Erhaltung dieser Ordnung sorge. In Teutschland hätten auch ehemals die Reichsstände in Rücksicht des Zollwesens ihrer Flüsse von Kaiser und Reich abgehangen, und es habe dieser Bundesstaat auch andere der Gesammtheit angehörige Institutionen, deren Jurisdiction das Ganze umfaßt, gehabt. Welche von diesen bei der bevorstehenden Umgestaltung hergestellt würden, oder welche ähnliche dazu kommen möchten, eine für die gesammte innere Schiffahrt des Bundesstaates scheine unter letzten nicht fehlen dürfen." —

Wollte Herr Eichhoff den Bevollmächtigten bei dem Congresse zu Wien brauchbare Materialien liefern; so hätte er für diesmal den ersten und zweiten Aufsatz ungedruckt lassen, den dritten und vierten aber in ein Ganzes verarbeiten und in diesem seine Meinung wie er glaube, daß besonders die Rheinschiffahrt nach der Disposition des Pariser Friedens zum Wohl des ganzen Handels und nicht blos zum Vortheil der beiden Städte Mainz und Cölln — so verzeihlich im übrigen auch seine Vorliebe für die beiden letzteren seyn mag — eingerichtet werden müsse, anschaulich zusammenstellen sollen. Einzelne hingeworfene Ideen und Bruchstücke sind jetzo so sehr an der Tagesordnung, und doch für den Geschäftsmann so wenig brauchbar — es ist leichter, einzelne Gefäche zu zeichnen als ein ganzes Gebäude aufzuführen, das auf haltbarem festem Boden ruht. Ich war nie bei der OctroiVerwaltung angestellt, ich bin weder Kaufmann noch Spediteur, noch Schiffer; tadeln werden Sie es aber doch nicht, wenn ich Ihnen sage,

wie ich glaube, daß die Rheinschifffahrt organisirt werden müsse.

§. 29.

I) In dem Pariser Frieden ist gesagt: „La navigation sur le Rhin du point, où il devient navigable jusqu'à la mer et réciproquement, sera libre de telle sorte, qu'elle ne puisse être interdite à personne.“ —

Es muß also jedem Eigenthümer, Spediteur und Commissionnair frei stehen, die Güter an jedem ihm beliebigen Orte eines der beiderseitigen Rheinufer einladen, umladen, ausladen oder gerade an den Ort ihrer Bestimmung gelangen zu lassen. Das heißt mit andern Worten, nach der Disposition des Pariser Friedens ist der gezwungene Ueberschlag zu Mainz und Cölln abgeschafft und dieser muß abgeschafft bleiben, wenn nicht die Sanction dieses Friedens in Worte ohne Sinn verwandelt werden soll.

Hierdurch wird den Städten Mainz und Cölln keinesweges das entrissen, was ihnen ihre günstige Lage gewährt. Bei ihnen können und werden die TransitoGüter, welche von verschiedenen Richtungen zu Wasser und zu Land ankommen, gesammelt, umgeladen oder von Schiff zu Schiff umgeschlagen werden, um von da weiter an den Ort ihrer Bestimmung gebracht zu werden; nur jede Art von Zwang muß entfernt bleiben. So werden Mainz und Cölln auch in Zukunft ohne allen Zwang Stationshäfen — wenn man nun einmal neue Benennungen liebt — bilden und in ihnen alle erforderlichen Einrichtungen zur geschwinden Beförderung der Gütertransporte bestehen können. Diese Einrichtungen müssen aber, da aller Zwang aufhört, so beschaffen seyn, daß die zu entrichtenden Ge-

führen gering und geringer sind, als an jedem andern Orte. So darf z. B. das Krahnengeld, versteht sich wenn der Krahnen gebraucht wird, zwei Kreuzer und das Waggeld, wenn die Güter gewogen werden, einen Kreutzer per Ctr. nicht übersteigen. In Mainz und Cölln sind manche dieser Einrichtungen schon vorhanden; das Fehlende kann ohne großen Aufwand ergänzt werden, das Ganze ist also leicht.

§. 30.

In dieser letzteren Voraussetzung werden in den Häfen von Holland die seitherigen Beurt- oder geschlossenen Rangfahrten nach Cölln ohne Anstand fortbestehen können. Diese Beurtfahrten werden aber mit denjenigen Fahrten concurriren, die außer den Beurten nach Cölln, entweder von Holland direkt nach Mainz, Frankfurt, Straßburg oder aber von Holland nach Düsseldorf, Coblenz und andere Zwischenhäfen werden vorgenommen werden. Da die Beurtschiffer, welche zur bestimmten Zeit abfahren, und zur bestimmten Zeit, wenn sie nicht durch unabwendbare Zufälle aufgehalten werden, ankommen müssen, ohne Zweifel für geringere Frachtpreiße als andere Schiffer, die auf Rückladung so bestimmt nicht rechnen dürfen, fahren werden, so werden allerdings die meisten Versendungen auf dem Rheine durch Beurtschiffer besorgt werden; in keinem Falle dürfen jedoch solche Beurtfahrten in Monopole ausarten, durch welche jede andere Fahrt nach der nämlichen Bestimmung ausgeschlossen wäre.

§. 31.

Obgleich, was die Thatsache betrifft, nach Aufhebung des gezwungenen Ueberschlags zu Mainz und Cölln alle Gütertransporte aus der Schweiz, vom Oberrhein,

vom Neckar, von Frankfurt und von der Mosel, direkt nach Holland gelangen können, so werden doch diese direkten Fahrten, wenn man die Ladungen an so bedeutenden Handelsplätzen wie Frankfurt ausnimmt, selten gewählt werden, weil wegen der Frachtpreisse das Gegentheil mehr Vortheil bringen wird. Was die Thalfahrt des Oberrheins betrifft, wird im Wesentlichen die nämliche Einrichtung, welche bis hierher mit den Rangfahrten von Straßburg, Freistett und Mannheim bestanden hat, auch künftig bestehen, ohne daß jedoch außer den Rangfahrten andere Fahrten untersagt oder gehindert seyn dürfen.

§. 32.

Alles dieses zusammen genommen wird der Transport der Güter auf dem Rheine die nämliche Freiheit wie der Transport zu Lande genießen. Die Beurt- oder geschlossenen Rangfahrten auf dem Rheine, werden der Post- und andern Transportanstalten zu Land gleich kommen, neben welchen ein jeder andere sonst bedungene Transport sehr füglich bestehen kann.

§. 33.

II) Die bisherigen Gilden der Schiffer zu Mainz und Cölln müssen aufhören. In einer RheinschifffahrtsPolizeiordnung kann für die deutschen Schiffer welche den Rhein befahren wollen, alles das bestimmt werden, was man von ihnen fordert, wenn sie von dieser Freiheit Gebrauch machen wollen. In eben dieser Polizeiordnung muß auch festgesetzt werden, was statt der ehehinigen Zölle, an öffentlichen Abgaben für die Fahrt entrichtet werden muß, so wie auch was in den einzelnen Häfen für den wirklichen Gebrauch der bestehenden Einrichtungen als höchster Preiß gefordert wer-

den darf. Die letztgedachten Einrichtungen sind Eigenthum jedes einzelnen Hafens, welcher also auch das Einkommen von deren Gebrauch billig in Anspruch nimmt, während die ersterwähnten öffentlichen Abgaben sehr wohl zu andern Zwecken verwendet werden können.

Die Art der Regulierung der Frachtpreise wird in dieser Polizeiordnung ebenfalls zu bestimmen seyn.

§. 34.

III) Zur Aufrechthaltung dieser Schiffahrts-Polizeyordnung, also auch zu der Leitung der Erhebung der öffentlichen Abgaben, und zur deßfallsigen Aufsicht, ist für den Rhein, so weit die deutsche Gränze reicht, die Anordnung einer Centralbehörde erforderlich. Herr Eichhoff hat sehr recht, wenn er sagt: (S. 170.) „warum sollte nicht wie vorhin durch zwei, in der Folge durch mehrere Landesherren gemeinschaftlich eine solche Stelle eingesetzt und erhalten werden können" — und ich setze hinzu: vielleicht giebt die künftige Constitution Deutschlands ein kürzeres Mittel zu einer solchen Anordnung an die Hand. Die großen Mängel des vorhinigen Rheinzollwesens und die damalige Willkühr bei der Erhebung der Gebühren, deren ich schon oben gedachte, sind zu bekannt als daß die Wiederkehr eines solchen Unwesens zu befürchten seyn sollte. Nur die französische Maxime, daß Ein Mann am sichersten alles leiten und leisten könne, und daß Ein Mann am Besten alles vermöge, bleibe von diesem wohlthätigen Institut ausgeschlossen.

§. 35.

Kaum eiferte ich dagegen, mein lieber Freund, daß Herr Eichhoff nur Bruchstücke geliefert habe, und schon verfalle ich selbst in diesen Fehler. Bedenken Sie aber, daß ich nicht Materialien für die Bevollmächtigten bei

dem Congresse zu Wien, sondern einen Brief an Sie schreibe, daß ich nie Direktor der OctroiVerwaltung war, auch schwerlich diese Ehrenstelle je bekleiden werde, und — beurtheilen Sie mich, oder das, was ich Ihnen sage, wie Sie gewohnt sind, nachsichtsvoll. In meinem ersten Briefe entschuldigte ich mich über dessen Weitläufigkeit, auf die Weise des Plinius, die freilich schon oft benutzt worden ist, daher ich mich auch ihrer erinnerte; denn aufrichtig gesprochen, ich habe, während ich meinen ersten Brief schrieb, während ich dieses außer meiner Clause schreibe, weder den Plinius noch irgend ein anders Buch bei der Hand, sondern nur Blätter, Schriften und Schriftchen des Tages in mancherlei Papier broschirt, die nach sehr verschiedenen Gradationen vom Geiste ihrer Verfasser zeugen. Jetzt bin ich nun ganz und ohne alle Autorität. Verzagen Sie aber nicht, wenn ich immer noch nicht schließe; mit der Mainzer Schrift sollen Sie ganz kurz davon kommen.

§. 26.

Die Mainzer Schrift soll eine Widerlegung des Pro Memoria enthalten, welches ich ihnen in meinem ersten Briefe mitgetheilt habe. Daß dieses Pro Memoria den Mainzer Herrn Deputirten erst nach seinem angemerkten Datum bekannt geworden ist, scheint auf dem einfachen Grunde zu beruhen, weil dasselbe wahrscheinlich an sie nicht gerichtet war. In der ganzen Schrift ist der Schluß das Beste — mit diesem hätte der Verfasser den Anfang machen sollen. Er lautet so: „Auf den Fall einer der Stadt Frankfurt zu gestattenden Freiheit von der Stationsfahrt, hält sich demnach, Kraft ihres Auftrags, die Deputation der Stadt Mainz verpflichtet, auf die Freiheit eines Jeden von und zu allen Punk-

ten ohne Stationsverbindlichkeit fahren zu können anzutragen."

Ich sagte, dies sey das Beste, womit der Anfang hätte gemacht werden sollen — hierdurch wäre der Verfasser verhindert worden, die sonderbare Auslegung des Pariser Friedens zur gerechten Verwunderung jedes denkenden Mannes zu wagen, und nun gar zu behaupten, es hätte in dem Frieden des Stapels zu Mainz und Cölln Erwähnung gethan werden müssen, wenn man die Absicht gehabt hätte, denselben als eine veraltete drückende Last aufzuheben; und so wäre auch der Glaube, in der ersten Schrift überzeugend dargethan zu haben, wie wichtig und nothwendig für den ganzen deutschen Handel die Beibehaltung der wohlthätigen, aber ohne alle Ausnahme allgemein verbindlichen Einrichtung der Stationsfahrten und Umladungen sey, die so lange schon auf diesem Flusse bestanden, bei allen vorhergegangenen Friedensschlüssen aufrecht erhalten worden, und die vortrefflichsten Resultate geliefert habe," ein ungedruckter, dem Autor eigener, Glaube geblieben, wogegen kein billig Denkender etwas einwenden kann. Daß der Schrift des Herrn Eichhoff und dessen mehrjähriger Erfahrung gedacht wird, ist natürlich.

§. 37.

Merkwürdig ist die Stelle (S. 4), wo gesagt wird: „denn, ob sie (nach dem Vorhergehenden, die Stadt Frankfurt, oder vielmehr, wie es heißt, ein großer Theil ihrer Spediteurs) schon im Allgemeinen Einiges von Freiheit der Schifffahrt, von drückendem Stapel und Ueberschlag, von veralteten Schiffergilden und lästigen Beschränkungen sagen, so gehet doch augenscheinlich ihre ganze Tendenz dahin, für sich allein von aller

gemeinsamen Flußpolizei enthoben zu werden, und die natürliche Freiheit sowohl in Hinsicht der direkten Fahrt aufwärts von Cölln nach Frankfurt, als auch hinab von Frankfurt nach Cölln zu erlangen, während für alle Andere diese Polizei bestehen soll. —

Was doch die Herren, unter Polizei, im Gegensaz gegen natürliche Freiheit, hier verstehen mögen? Stehet denn die natürliche Freiheit mit der Polizei in geradem Widerspruche, und wo ist nur eine Spur in dem ganzen Pro Memoria, daß man von Seiten des gedachten grossen Theils der Frankfurter Spediteurs, ob dieselben gleich an der Abfassung des Pro Memoria schwerlich Theil hatten, eine auf richtigen Grundsätzen beruhende Ordnung bei der Schiffahrt, die ihnen ihr eigner Vortheil selbst wünschenswerth machen muß, weniger ehre, als es jeder vernünftige Mann thut? Daß ist eben das Sonderbare, daß man zu Mainz von der Polizei, in Verbindung des Zeitgeistes, einen ganz eigenen Begriff hat, und gerade das unter Polizei versteht, was durch dieselbe abgewendet und verhütet werden soll. Die Kritik in der Note über das gebrauchte Wort Stapel, ist mißlungen, wie sich der Verfasser aus der Schrift des Herrn Eichhoff (S. 174) hätte belehren können; und daß der Handelsmann der aufgedrungenen Obhut, wohl zu bemerken, eines seinen Handlungsverbindungen und Operationen nachspürenden Spediteurs von Mainz und Cölln nicht bedarf, wenn er Waaren über den Rhein versenden will, dieß werden die Letzteren im Ernste wohl selbst nicht bezweifeln; wirklich würden auch dann der Sorgen zu viel auf ihnen lasten — wenn sich zu Mainz zum Besten Aller, Alles, was oder Mainz-Frankfurt gehört freilich nicht

darunter) geladen worden, und den Rhein hinunter führen, fümmeln müßte — und das wäre doch unbillig.

§. 38.

Endlich soll auch noch der Art. 6 der OctroiConvention gegen das streiten, was die Stadt Frankfurt als wahr behauptet, und der Art. 11. soll eine für die Handlung und Schiffahrt höchst nachtheilige Verfügung enthalten.

Möchten doch die Herren gelesen haben, was ihr Gewährsmann, Herr Eichhoff, an den vormaligen französischen Minister des Innern schrieb, und was ich Ihnen in meinem ersten Schreiben bemerkt habe.

Wegen des Nachtheils und der Gefahr, welche unaufhaltbar drohen sollen, wenn nicht der Mainzer gezwungene Ueberschlag seine schützende Hand ausbreitet, vergleichen Sie mein erstes Schreiben; leiden die Handelsleute am Neckar, am Oberrhein und Obermain in ihren Handelsoperationen sonst keinen Schaden, als wenn sich die Frankfurter Handelsleute die Hülfleistung der Mainzer Spediteurs verbitten, dann werden jene in ihren Büchern nicht viel abzuschreiben nöthig haben.

§. 39.

Selbst von mir könnte ich es nicht erlangen, ein Wort mehr über diese Schrift zu sagen, wenn ich es auch vor Ihnen verantworten könnte. Ich wiederhole also, was ich schon oben bemerkte — der Schluß ist das Beste, und schließe meinen Brief mit der Bitte, mir ferner Ihre Freundschaft zu schenken.

Ziffer X.

Das Recht der freien Stadt Frankfurt, auf den Ertrag des Rheinschiffahrts-Octroi betreffend.

P. M.

Nach dem §. 27. des ratificirten Hauptschlusses der Reichsdeputation vom Jahr 1803 sollte die Stadt Frankfurt als Entschädigung für die Abtretung ihres Antheils an den Dörfern Soden und Sulzbach erhalten: „alle innerhalb ihres Umkreises gelegenen Stifter, Abteyen und Klöster, mit allen ihren innerhalb und ausserhalb des Stadtbezirks befindlichen Zubehörungen, namentlich Mockstadt und alle in gedachter Stadt und ihrem Gebiete begriffene geistl. Güter, Gebäude, Eigenthum und Einkünfte (das Kompostell ausgenommen), unter der Bedingung, eine beständige Rente von 28,000 fl. dem Grafen von Salm-Reifferscheid-Dyck, eine von 3600 fl. dem Grafen von Stadion-Warthausen und von 2400 fl. dem Grafen von Stadion-Tannhausen zu bezahlen." „Diese Renten," heißt es weiter, „welche im Ganzen 34000 fl. ausmachen, werden in der Folge auf den Ueberschuß des Ertrags von dem §. 39 erwähnten Schiffahrts-Octroi übertragen, wenn sich nach Bezahlung jener Renten, welche in gegenwärtiger Urkunde auf diesen Betrag unmittelbar angewiesen sind, ein hinreichender Ueberschuß ergiebt." Es wurde deswegen in dem erwähnten §. 39. festgesetzt:

„Der Ertrag des Octroi im Ganzen hat vordersamst die Kosten der Erhebung, der Verwaltung und der Polizei zu bestreiten. Der Ueberschuß wird in zwei gleiche Theile getheilt, deren jeder vorzüglich zur Unterhaltung der Leinpfade und der zur Schiffahrt erforderlichen An-

beiten auf jedem der respektiven Ufer bestimmt ist. Der reine Rest der zum rechten Rheinufer gehörigen Hälfte wird,

1) zur Ergänzung der Dotation des Kurfürsten Erzkanzlers, dann für die übrigen in den §§. 9, 14, 17, 19 und 20 gegebenen Anweisungen;

2) zur Bezahlung der in den §§. 7 und 27 subsidiarisch und Bedingnißweiße angewiesenen Renten verhypothecirt.

Falls sich ein jährlicher Ueberschuß von Einkünften ergäbe, so wird er zur stufenweisen Ablösung der Lasten dienen, mit welchen das SchifffahrtsOctroiRecht belegt ist."

Nachdem die Stadt Frankfurt von jenen Gegenständen, welche ihr zur Entschädigung dienen sollten und gegen welche sie auch neben den andern Deputationsschlußmäßigen Prästationen vor der Hand die gedachten Renten entrichten sollte, Besitz genommen hatte, und eben hierdurch erst zu der ihr bis dahin abgegangenen Kenntniß des wahren Betrags gekommen war, zeigte sich in Vergleichung der Einnahme mit der Ausgabe, oder jener mit den auf diese sogenannte Entschädigungsmasse gelegten Lasten, ein jährliches Deficit von mehr denn 40,000 fl.

Da es schwerlich in dem Sinne des Hauptschlusses der Reichsfriedensdeputation liegen konnte, die Stadt Frankfurt statt der ihr zugedachten und ihr für die Abtretung ihres Eigenthums billig gebührenden Entschädigung ausserordentlich und so schwer zu belasten; so veranlaßte dieses bei dem ehemaligen kaiserlichen Reichshofrath zwischen den Herren Grafen von Stadion und dem Herrn Grafen von Salm, welche die Entrichtung der erwähn-

ten Renten forderten, einer, und der Stadt Frankfurt anderer Seits, einen Rechtsstreit.

In der Hoffnung, daß die Entschädigung für die Abtretung des Antheils an den Dörfern Sulzbach und Soden annoch auf andere Weise werde realisirt werden, und daß der Ertrag des SchiffahrtsOctroi früher oder später wenigstens Erleichterung verschaffen werde, verglich sich die Stadt Frankfurt mit dem Herrn Grafen von Stadion am 14ten August 1805 gegen eine AversionalSumme von 100,000 fl. des 24 fl. Fußes, und mit dem Herrn Grafen von Salm-Reifferscheid-Dyck am 27ten Sept. 1805 gegen eine AversionalSumme von 500,000 fl. des 24 fl. Fußes, und lößte mit diesem bedeutenden baaren Geldbetrage jene Renten ab, wodurch mithin auch der gedachte Rechtsstreit beendigt wurde.

Hierbei wurde in einem wie in dem andern dieser Vergleiche oder Ablösungsverträge besonders bedungen, daß das, in dem vorerwähnten Deputationsschluße, festgesetzte Recht, die Bezahlung oder die Ablösung der gedachten Renten aus dem Ertrage des SchiffahrtsOctroi zu beziehen, der Stadt Frankfurt zu fünf Sechstheil, den genannten Herrn Grafen aber zu einem Sechstheile zustehen solle, während ohne eine solche besondere Verabredung, die Stadt Frankfurt allein dieses Recht gehabt haben würde.

Mußte die, durch die Gnade der allerhöchsten verbündeten Mächte nun wieder in ihre Selbstständigkeit zurückgetretene Stadt Frankfurt ihre Hoffnung, Erleichterung in der ihr wider die Absicht der Allerhöchsten Paciscenten aufgelegten Last zu erhalten und zu der ihr billig zugedachten Entschädigung zu gelangen, bis hierhin unerfüllt sehen; so eröffnet sich jetzt hierzu die frohe Aus-

sicht, welche sich zugleich auf die Unterhaltung des katholischen Cultus in dieser Stadt verbreitet.

Denn, besteht auch das bisherige, seit der Vereinigung der andern Hälfte und der wegfallenden Ergänzung der bestimmten Dotation vollkommen ergiebige, Rheinschifffahrts-Octroi in seiner, die Freiheit der Rheinschifffahrt, welche der Pariser Friede so wohlthätig sanktionirt, beschränkenden, Einrichtung fernerhin nicht; so gebricht es dennoch nicht an Hülfsmitteln, aus welchen unfaltsam Ersatz geschöpft werden kann.

Der Unterzeichnete ꝛc.

VI.

Pro Memoria

des königlich-preussischen Herrn Generallieutenants und General-Adjutanten von dem Knesebeck, betreffend die Ansprüche der Familie von dem Knesebeck zu Tylsen auf die Grafschaft Hoorn; datirt Wien den 15. Oct. 1814.

Es hat die Familie von dem Knesebeck zu Tylsen, und durch sie der Unterzeichnete, als unmittelbarer Abkömmling derselben, seit mehreren Jahren die gerechtesten Ansprüche auf die am linken Ufer der Maas gelegene Grafschaft Hoorn-Weerdt. Diese Ansprüche gründen sich auf einen mit Consens des Lehnherrn geschlossenen Erbfolge-Vertrag, und ein daraus entspringendes unzubezweifelndes Recht für die weibliche Descendenz der ältern Grafen von Hoorn, welche weib-

liche Descendenz nach Ableben des letzten Grafen von Hoorn, erst das Haus Montmorency, dann Nieuvenaer, dann Mylendonck, und jetzt die Familie von dem Knesebeck zu Tylsen ist. Das Bisthum Lüttich hat sich der Grafschaft Hoorn aber in früheren Zeiten bemeistert und sie der Familie Mylendonck sowohl, als späterhin der Familie Knesebeck zu Tylsen widerrechtlich vorenthalten.

Die Anlagen enthalten im kurzen Auszuge den Hergang der Sache.

Da nun durch die jetzigen Veränderungen die obgedachte Grafschaft HoornWeerdt für den Augenblick herrenlos ist, so reklamirt der Unterzeichnete die Rechte seiner Familie, und hofft von der Gerechtigkeit der hohen alliirten Mächte, daß sie die rechtmäßigen Erben unmittelbar wieder in den Besitz setzen werden.

Sollte dieses indessen Schwierigkeiten finden, so wagt er folgenden Vorschlag zur Privatentschädigung der Knesebeckischen Familie zu Tylsen.

Wahrscheinlich kommt die gedachte Grafschaft Hoorn-Weerdt bei der Vertheilung der vakanten Länder, unter die Hoheit des souverainen Fürsten der Niederlande. Selbiger besitzt, ganz von den hannöverschen Ländern umgeben, die Grafschaft Spiegelberg und das Amt Coppenbrügge. Übernähme Hannover die Entschädigung der Knesebeckischen Familie zu Tylsen für deren Ansprüche an die Grafschaft HoornWeerdt; so könnte dieses die gedachte Familie am zweckmäßigsten durch ihre alten Stammgüter, nämlich durch das Amt Knesebeck und den königlich-hannöverischen Antheil an Wittingen entschädigen, Hannover selbst aber dafür reichlich durch das Amt Coppenbrügge und die Graf-

schaft Spiegelberg entschädigt werden; — und der souveraine Fürst der Niederlande, für die Abtretung der letztern an Hannover, wieder durch die am linken Ufer der Maas befindliche Grafschaft Hoorn-Weerdt.

Selbige besteht:

1) aus dem Schloß und Flecken Hoorn;

2) aus der Stadt Weerdt. Selbige hatte sonst ein Collegium regulirter Chorherren Augustiner-Ordens, und noch zwei andere Klöster.

3) aus dem Flecken Nieder-Weerdt;

4) aus der Probstei Kaysersbusch.

Sollte dem Königreich Hannover aber an der Erwerbung der Grafschaft Spiegelberg und des Amtes Coppenbrügge nicht gelegen seyn, so wäre die Knesebeckische Familie zu Tylsen auch durch beides directe zu entschädigen; und unter Protection und geneigter Einleitung der hohen alliirten Mächte, ein unmittelbarer Tausch gegen die Grafschaft Hoorn-Weerdt mit Spiegelberg und Coppenbrügge zu treffen.

Zu beiden ist der Unterzeichnete, Namens seiner Familie, bevollmächtiget; so wie er in seinem und in deren Namen die geneigte Unterstützung der hohen Souveraine in dieser für seine Familie so wichtigen Angelegenheit allerunterthänigst nachsucht.

Wien, den 19. October 1814.

von dem Knesebeck,
General-Lieutenant und General-Adjutant Sr. Majestät des Königs von Preussen.

VII.

Das Lehnfolgerecht der Familie von dem Knesebeck zu Tylsen auf die Grafschaft Hoorn *).

(Von dem Herausgeber.)

Seit einer langen Reihe von Jahren hatte das Hochstift **Lüttich** die successionsberechtigten Nachkommen aus dem **Weiberstamm** der ehemaligen **Reichsgrafen** von **Hoorn** von dem lehn- und fideicommißeigenthümlichen Besitz und Genuß der **Grafschaft Hoorn** verdrängt. Es hatte dieses ansehnliche Besitzthum eigenmächtig sich zugeeignet, unter willkührlichem, wechselndem Vorwand.

Zuerst (1570) ward ein **Lehnheimfall** vorgeschützt, der durch Erlöschung des gräflich-hoornischen Mannsstammes (1544) erfolgt seyn sollte. Und doch waren seit dieser Erlöschung schon **zwey** aus dem Weiberstamm nach einander zur Lehnfolge gelangt; sie hatten von dem loozischen Lehnhofe des Fürstbischofs von Lüttich selbst Belehnung erhalten, und das Lehn als Vasallen sechs und zwanzig Jahre lang besessen.

Ein dreißigjähriger Rechtsstreit hatte den Lehnhof in diesem ersten Vorwand ermüdet. Er übergab (1603) das Lehn, mittelst Belehnung, dem Cessionar einer unberechtigten LehnPrätendentin. Der Lehnhof selbst verdrängte diesen wieder (1665). Er ließ sich von nun an den antichretisch-pfandschaftlichen Besitz einer Gläubigerin gefallen, die ein Pfandrecht auf die Grafschaft Hoorn von dem ersten der beiden oben erwähnten Lehnfolger aus dem gräflich-hoornischen Weiberstamm erhalten hatte.

*) Geschrieben zu Wien, im April 1815.

Er ließ sich sogar von dieser (1613) das *Pfandrecht abtreten*, um, unter dem neuen Vorwand eines durch Abtretung erlangten *antichretischen Pfandrechtes*, die zur Lehnfolge Berechtigten von dem lehnbaren Besitz und Genuß der Grafschaft fortwährend entfernt zu halten; doch vor der Hand noch unter dem, zum Schein erklärten, Vorbehalt ihrer Klagansprüche.

Der Lehnhof trachtete endlich, diesen bloß pfandschaftlichen Besitz eigenmächtig in einen *eigenthümlichen* zu verwandeln, indem er (1661) wieder zu seinem ersten, längst aufgegebenen Vorwand zurückkehrte, zu einem *Lehnheimfall*. Dieser sollte jetzt abermal begründet seyn, durch die Erlöschung des gräflich-hoornischen Mannsstammes; ein Ereigniß, das hundert und siebenzehn Jahre früher eingetreten war. Dem Ungerechten fehlt es nie an Vorwand.

Die Successionsberechtigten aus dem gräflich-hoornischen Weiberstamm haben zu keiner Zeit aufgehört, die widerrechtliche Vorenthaltung der Grafschaft Hoorn, ihres altväterlichen lehnbaren Stammgutes, gerichtlich und aussergerichtlich zu widersprechen. Aber durch schlaue Benutzung der Schneckengänge, theils des lehnherrlichen, theils des reichskammergerichtlichen Prozeßweges, wie auch des wechselseitigen Zwistes verschiedener Prätendenten unter sich, wußte das Hochstift Lüttich seinen rechtlosen Besitz zu fristen, bis solcher durch den Lüneviller Friedensschluß an *Frankreich* überging.

Durch den Pariser Frieden vom 30. Mai 1814 ward die Grafschaft Hoorn, mit dem Landesbezirk des vormaligen Bisthums Lüttich, zur Verfügung derjenigen *verbündeten Mächte* gestellt, welche diesen Frieden als HauptContrahenten mit Frankreich geschlossen haben. Diese überließen solche dem *Königreich der Nie-*

[illegible] — ohne Zweifel anders nicht, als mit dem darauf haftenden Anspruch der successionsberechtigten Nachkommen aus dem Weiberstamm der vormaligen Grafen von Hoorn, wozu jetzt nur noch die Herren von dem Knesebeck auf Tylsen gehören.

Die Rechtsansprüche der Herren von dem Knesebeck wurden vor sechzig Jahren schon nachgewiesen, in einer Deduction, die sich auszeichnet durch eine beigefügte reichhaltige Sammlung von Beweisurkunden und Stammtafeln. Sie erschien gedruckt unter folgendem Titel:

Historische und genealogische Prüfungen über die von weiland dem Herrn Grafen Johann dem III. zu Hoorn und Altena ꝛc. per fideicommissum familiae conventionale festgestellte Successions-Ordnung in der kais. freien Reichsgrafschaft Hoorn; mit ausführlichem Bericht, wie das fürstl. Hochstift Lüttich sich derselben, zum Nachtheil des nunmehr abgestorbenen reichsfreiherrlichen Geschlechtes von Millendonk, und dessen weiblichen Erbfolgern, der verwittweten Frau Prinzessin von Croy-Solre, und derer Gevettere von dem Knesebeck zu Tylsen in der Alten-Mark Brandenburg, ab anno 1614 absque ullo titulo angemaßet, und sie denenselben noch bis dato vorenthält. Mit Beilagen von Num. I bis LVIII. Gedruckt im Jahr 1754. 353 S. in Fol. Mit 58 Urkunden, auf 168 Seiten, und 8 Stammtafeln.

Eine aufmerksame Lesung und genaue Prüfung dieser sehr ausführlichen Deduction, vorzüglich der dabei befindlichen zahlreichen Urkunden, so wie verschiedener andern gedruckten und ungedruckten [illegible], gewähret

nachstehende, möglichst kurze, historische und rechtliche Ansicht der von dem Knesebeckischen Successions-Ansprüche auf die Grafschaft Hoorn.

Das Siegel der Wahrheit ist einfach. So das Lehnfolgerecht der Familie von dem Knesebeck auf Tylsen. Auf wenigen, einfachen, völlig klaren Gründen (I) beruht es. Nur die vielfach wechselnden Umtriebe des bischöflich-lüttichischen loozischen Lehnhofes, in dem Laufe von zwei hundert und dreissig Jahren, führen auf Verwickelungen. Diese nöthigen zu Erörterungen und Aufklärungen (II), welche auch dem unverdrossenen Forscher mitunter beschwerlich seyn können. Aber sie leiten (III) auf eine, wenn gleich nicht erfreuende, doch denkwürdige Wahrnehmung, auf die vielfach wechselnde launenhafte Willkühr, mit welcher der Lehnhof sich erlaubte, über Besitz und Genuß der Grafschaft Hoorn widerrechtlich zu schalten, sich selbst denselben zuzueignen, und die dazu Berechtigten fortwährend davon zu verdrängen. Dieser mannichfaltige Wechsel, den vorgetragenen Rechtsgründen gegenüber, bewährt (IV) nur desto einleuchtender das Unrecht des Hochstiftes Lüttich, die Unredlichkeit seines Besitzes, und die bis jetzt fortwährende Verpflichtung zu unverweilter Herausgabe der Grafschaft, cum omni caussa, an die einzigen, jetzt noch übrigen Lehnfolgeberechtigten, die Familie von dem Knesebeck auf Tylsen. Alles berechtigt zu der Hoffnung, daß der Zeitpunct endlich gekommen sey, wo Wahrheit und Recht auch hier den Sieg erringen werden.

I.

Die Grafschaft Hoorn ehehin dem teutschen Reich unmittelbar unterworfen, unter dem Schutz und

der Lehnherrlichkeit des fürstlichen Hochstiftes Lüttich, liegt an dem linken Ufer der Maas, zwischen dem vormaligen Hochstift Lüttich und den Herzogthümern Geldern und Brabant. Sie ist ungefähr vier teutsche Meilen lang und breit, und enthält viele Moräste welche Torf liefern. Die merkwürdigsten Oerter darin sind folgende: Hoorn, Schloß und Flecken; Weert, Stadt, Hauptort der Grafschaft und Wohnsitz der ehemaligen Grafen; Niederweert, Flecken; Wessum, Flecken, Kaisersbusch, Probstei *).

Kaiser Friedrich III. erhob 1450 die Herrschaft Hoorn zur Reichsgrafschaft, und die edlen Herren oder Dynasten von Hoorn zu Reichsgrafen. In der Reichsmatrikel von 1521, waren die Herren von Hurn oder Horn **) mit einer Mannschaftstellung von 3 zu Roß und 22 zu Fuß angesetzt. Dieser übertriebene Ansatz ward im Jahr 1551 gemindert, auf 2 zu Roß und 8 zu Fuß. Dennoch mußte im J. 1567 Philipp von Montmorency, als Besitzer der Grafschaft, einen Beitrag von 1400 Gulden entrichten. Nachher hörte aller Beitrag auf, weil die Grafschaft, als burgundisches Kreisland, von Bur-

*) Büschings Erdbeschreibung, Bd. I, Th. 3, (Ausg. 8.), S. 843 — 845. Besonders illuminirt ist diese Grafschaft aus F. L. Güssefelds Charte über die Länder des westphälischen Kreises, (Nürnb. bei Homann, 1789); und auf den Special-Charten des Hochstifts Lüttich, 3 B. von Robert Vaugondy, von Boudet (beide von 1754), und von Maire, die letzte auf 4 Blättern.

**) Nicht Hein, wie es in Schmauß corp. jur. publ. germ. acad., und nach solchem in der Neuen Sammlung der Reichsabschiede, Th. II, S. 211, heißt.

gund eine andere war eximirt worden *) In dem 16.
Jahrhundert, schätzte man den jährlichen Ertrag der
Grafschaft auf 10,000 Gulden Carolus **).

Durch Verträge von 1143 und 1147 ***), trugen
die Edlen Herrn von Hoorn ihre Herrschaft Hoorn dem
mit ihnen nah verwandten Grafen von Looz zu Lehn
auf. Seitdem war dieselbe stets gräflich-loozisches auf-
getragenes Lehn. Gegen die Mitte des 13. Jahrhunderts,
im August 1243, erhielt Wilhelm IV., Herr zu Altena
und Hoorn, von dem Grafen von Looz die Belehnung †).

*) Gerstlachers Handb. der teutschen Reichsgesetze, Th. VI, S. 824. Die Reichsmatrikel aller Kreise (von H. S. H. Gumpelzhaimer, Ulm 1796. 8.), S. 15. Mosers teutsches Staatsrecht, Th. 38, S. 138. Ebenderselbe von den teutschen Reichstagsgeschäften, S. 1287.

**) Die angeführte Deduction, S. 177 ff. — Die Carolus-Gulden waren eine niederländisch-burgundische Münze. Es gab silberne und goldene. Eine silberne sollte wiegen 1 Loth 2 Quint 11 Pfennig fein, cölnisches Gewicht. Der goldenen sollten 81 auf die cölnische Mark, 18 Carat 2 Gran fein, gehen. J. C. Hirsch teutsches Münz-Archiv, Th. I, S. 333, 335 u. 339. L. W. Hofmanns alter und neuer Münzschlüssel (Nürnb. 1683. 4.), S. 359.

***) Die Urkunden wurden im J. 1759 abschriftlich bei dem Reichskammergericht übergeben. v. Cramers wetzlarische Nebenstunden, Th. LXXI, S. 58.

†) Die Beweisurkunde befindet sich in dem Urkundenbuch der Domkirche zu Lüttich ad. ann. 1267. M. G. de *Louvrex* recueil contenant les édits et réglements faits pour le pays de Liége et comté de Loos (*nouv. édit.*) continuée, augmentée et corrigée par Baudoin *Hodin*, Partie IV. (à Liége 1752. fol.) p. 150. — In der angeführten Deduction, S. 81, ist die alte Ausgabe von Louvrex gebraucht, worin das oben im Text angeführte Factum nicht vorkommt.

Als nachher die Grafschaft Looz an das Hochstift Lüttich gekommen war, wurde Wilhelm IX., Edler Herr zu Hoorn, Altena und Weerdt, von dem Bischof von Lüttich, als Grafen von Looz, mit derselben Herrschaft belehnt *).

Seitdem, bis in den Anfang des siebenzehnten Jahrhunderts, wo er sich in den Besitz der Grafschaft Hoorn eigenmächtig setzte, übte die Lehnherrlichkeit über dieselbe der Bischof von Lüttich aus, als Graf von Looz, Loon oder Loen, in dem loozischen oder loonschen Lehnsaal von Curingen (curia feudalis Lossensis; la sale de Curenge) **).

Auch die Grafschaft Looz war früher eine Besitzung der Ahnherren der Grafen von Hoorn gewesen, und von einem ihrer Nachkommen, dem Grafen Ludwig von Looz, in dem Jahr 1392, durch Schenkung an das Hochstift Lüttich gekommen; doch war dieses erst in dem Jahr 1367 zum ruhigen Besitz derselben gelangt. Die Grafen von Looz stammen, nebst den Grafen von Hoorn, von den Edlen Herren von Altena ab. Arnold, und Dieterich, Söhne des Grafen Aymo von Looz, Edlen Herrn zu Altena und Weert, theilten sich, im eilften Jahrhundert, in die väterlichen Güter, so daß jener Stammvater der Grafen von Looz, dieser Stammvater der Grafen von Hoorn ward ***).

Mit dem Grafen Johann III., einem Abkömmling des oben genannten Wilhelms IV., erlosch in dem

*) Louvrex a. a. O. (edit. 2.), P. IV, p. 159.

**) Die angef. Deduction, Urkundenbuch, S. 93 f., 142 und 145; desgl. S. 7. f., 115 f., 117 f., 123 f., 126 f., 129, 130 ff., 137 u. 157. Louvrex l. c. P. IV. p. 32, 114. 128.

***) Büsching a. a. O. S. 841.

Jahr 1544 der Mannstamm der Grafen von Hoorn in Westphalen. Nunmehr war die Succession in die Grafschaft Hoorn, dem gräflich-hoornischen Weiberstamm angefallen, theils nach des loozischen Lehnhofs Recht und Gewohnheit, theils vermöge einer, mit lehnherrlicher Einwilligung errichteten Familien-Fideicommiß- und Successions-Acte von 1540.

Des loozischen Lehnhofs Recht und Gewohnheit (jus curiae feudalis Lossensis) erklärt in der Lehnfolge der Seitenverwandten die dortigen Lehen für durchgehende Weiber- oder Kunkellehen (feuda feminina promiscua), so daß bloß die Nähe der Verwandtschaft mit dem letztverstorbenen Lehnbesitzer, nicht auch das Geschlecht, entscheidet. Eine alte bischöflich-lüttichische Lehns-Verordnung, von unbekanntem Datum, für die Grafschaft Looz, setzt Folgendes fest:

„In den eersten off in successie collaterael die „leen guderen indifferenter niet en succedeeren „op mans en vrouwen; ok dat die voorsc. leen „guederen splytbaer en deylbaer sien, en niet „vor masculini gehouden werden, maer *sexus* „*ratione indifferent* syn" *).

Auch eine Successions- und Fideicommiß-Acte von 1540 rufte den gräflich-hoornischen Weiberstamm zur fideicommissarischen Lehnfolge. Graf Johann III. von Hoorn hatte unter dem 23. Jun. 1538 von dem Bischof von Lüttich, als Grafen zu Leon und der Graf-

*) *Louvrex* q. q. O. P. IV. p. 72 (edit. 2.). — Die Weiberlehenseigenschaft der loozischen Lehen bezeugt auch *Christinaeus* in consuet. Braband. P. 3. dec. belg. 268. n. 6.

schaft Hoorn Lehnherrn *), durch feierliche Urkunde [illegible] die Erlaubniß erlangt, über die Grafschaft Hoorn

> bei seinen Lebzeiten, durch letztwillige oder andere Verordnung zu verfügen, wie und solche zu geben, wem ihm belieben oder zuwünschen werde.

Aehnliche Erlaubniß hatte derselbe Jacob III. auch 1537 von dem Herzog von Geldern erhalten, in Absicht auf seine geldernschen Lehngüter; so wie 1540 von Kaiser Carl V., als Herzogen von Brabant, in Ansehung seiner brabantischen Besitzungen ***).

Dieser Erlaubniß gemäß verfügte Graf Jacob III. über seine sämmtlichen Besitzungen; theils durch einen von ihm und seiner Gemahlin Anna von Egmont mit dem Grafen Wilhelm von Nieuvenaer am [illegible] 1540 geschlossenen Vertrag †) (pacta [illegible]) über eine zwischen seinem, des Grafen Jacobs, Stiefsohn Philipp von Montmorency, und der Gräfin Walburg, Tochter des gedachten Grafen Wilhelm von Nieuvenaer, [illegible] zu schließenden, und nachher im Jahr 1546 diesem Vertrag [illegible] gemäß, wirklich geschlossene Ehe ††) [illegible] welchem Beytritt Cornelius von Berghe, Bischof zu Lüttich, [illegible] unter-

*) Die angef. Deduction, Urkundenbuch, S. 144, Num 3.

**) Diese Urkunde steht in der Deduction, Urkundenbuch Beil. VII. S. 7 f.

***) Beide Erlaubnißbriefe finden sich ebendaselbst, Beilage VI. und VIII.

†) Dieser Vertrag ist abgedruckt ebendaselbst Beilage IX. S. 11 ff.

††) Die Ehestiftung vom 22. Jan. 1546 findet man ebendas. Beil XI. S. 31 ff

schrieben hat*); theils durch ein von ihm zwei Tage später, am 28. Nov. 1540, errichtetes feierliches Testament**), worin der Lehnherr, Bischof von Lüttich, zum Testaments-Executor ernannt ward***); zwei Urkunden, die, da sie sich wechselseitig, stillschweigend und ausdrücklich auf einander beziehen, im Wesentlichen als Ein Ganzes zu betrachten sind, als eine von dem Grafen Jacob III. von Hoorn, mit lehnherrlichem Consens errichtete Familien-Fideicommiß- und Successions-Acte.

Eine Hauptbestimmung dieser merkwürdigen Acte ist folgende:

Es sollen in die Grafschaft Hoorn, in die Stadt und Herrschaft Weerdt, in die Dörfer Bucholt und Brogel, nebst deren Zugehör, nach seinem, des Grafen Jacob III. Tode succediren, — doch so, daß seine Gemahlin Anna von Egmont den lebenslänglichen Genuß seiner sämmtlichen Güter, mit Ausnahme einer von ihr an den Lehn- und Fideicommiß-Folger zu zahlenden Jahrrente, als Witthum haben sollte —

1) sein Stiefsohn, Philipp von Montmorency, ein Abkömmling Jacob I., Edlem Herrn und nachherigen Grafen von Hoorn, in weiblicher Linie; nach dessen kinderlosem Ableben,

2) dessen Bruder, Floris von Montmorency; dann nach dessen kinderlosem Ableben,

3) das gräfliche Haus Nieuvenaer, dessen Mitglieder gleichfalls von Jacob I., Edlem Herrn und nachherigem Grafen von Hoorn, in weiblicher Li-

*) Ebendaselbst S. [illegible]

**) Ebendaselbst Beilage X. S. 17 ff.

***) Ebendaselbst Beilage X. S. 26.

die abstammten; endlich, wenn Graf Wilhelm von Nieuvenaer, sein Sohn Hermann und seine Tochter Walburg, Gemahlin des oben genannten Philipps von Montmorency, ohne rechtmäßige Leibeserben würden gestorben seyn,

4) die dann lebenden gesetzmäßigen Erben aus rechtmäßiger Abstammung („héritiers légaux „suivant la droite ligne qui lors seront trou„vés en vie", oder: „op die rechte Linie in dem „Hause von Nieuvenaer") *).

Die unter Num. 1. 2. und 3. vorausgesetzten Fälle kinderlosen Ablebens traten ein. Philipp von Montmorency starb 1568, sein Bruder Floris 1570, Graf Hermann von Nieuvenaer (sein Vater Wilhelm war schon seit 1547 todt) 1578, dessen Schwester Walburg 1600, alle ohne eheliche Leibeserben **), und die Mutter der beiden ersten, Anna von Egmont, welche den lebenslänglichen Genuß der Grafschaft Hoorn als Witthum hatte, starb 1576 ***).

Es mußte also nunmehr die Succession auf die unter Num. 4. genannten Legal- oder nächsten Intestat-Erben fallen. Denn durch des Grafen Jacob III. SuccessionsActe waren diese ausdrücklich zur Lehn- und Fideicommißfolge berufen; und das Lehn war durch diese mit lehnherrlichem Consens errichtete Acte aus einem gewöhnlichen loozischen Lehn (feudo Lossensi proprio) in ein mit einem Familien-Fideicommiß

*) Ebendas. Beilage IX. in dem Urkundenbuch S. 12—14; Beilage X. S. 20—22; Beil. XXXIX. Num 6. S. 144.

**) Man s. ebendas. Beilage Num. XX.

***) Ebendas. Beilage Num. III.

belegtes vermischtes Erblehn (feudum hereditarium mixtum et fideicommissarium seu stemmaticum) verwandelt worden.

Um diese Legal- oder nächsten Intestat-Erben aufzufinden, bemerkt man — auf der am Schluß dieser Abhandlung befindlichen abgekürzten Stammtafel — zuvörderst Walburg II. von Manderscheid, Gemahlin des Grafen Wilhelm I. von Nieuvenaer, Tochter von einer Vaters-Schwester des Grafen Jacob III. Wie dieser, stammte sie von dem oben erwähnten Wilhelm IV. *), Edlen Herrn von Horn und Altena, und seinen Ahnherren, Vorbesitzern der Herrschaft Hoorn und Stiftern der Lehnsverbindung dieser Herrschaft mit den Grafen von Looz. Auch hatte sie mit ihm, seinen Großvater den Grafen Jacob I. von Hoorn (gest. 1484) zum nächsten gemeinschaftlichen Stammvater **). Walburg II. starb 1494. Sie stammte, wie gesagt, aus dem Hause der Grafen von Hoorn; sie war Großmutter der in der SuccessionsActe nämentlich zur Succession berufenen Lehns-Prätendentin aus diesem Hause, der im Jahr 1600 verstorbenen Walburg, gebornen und vermählten Gräfin von Nieuvenaer. Von ihr stammen die jetzigen SuccessionsBerechtigten ab, die Herren von dem Knesebeck auf Tylsen in der Altmark Brandenburg.

Eine Enkelin dieser Walburg II, die Gräfin Maria von Brederode (gest. 1597), war nämlich vermählt mit dem Freiherrn Gotthardt I. von Mylendonck ***); und eine Urenkelin dieser letzten, Theodore Hadriane von Mylendonck (gest. 1731), war

*) Ebendas. Beilage Num. II.

**) Ebendas. Beilage Num. III.

***) Ebendas. Beilage Num. III.

Gemahlin Wilhelm Ludwigs von dem Knesebeck auf Tylsen*). Aus dieser Ehe stammen die jetzt lebenden Successions-Berechtigten**).

Ausser den Herren von dem Knesebeck waren früher auch noch andere Successions-Prätendenten***), gleichfalls aus der freiherrlichen Familie von Mylendonck, aufgetreten, als durch Jacobs III. Successions-Acte von 1440, zu der Lehn- und Fideicommißfolge zu ihrer Zeit ebenmäßig berechtigt, so wie ohnehin schon durch ihre Geburt als Abkömmlinge aus dem Weiberstamm der Grafen von Hoorn. Wie die Herren von dem Knesebeck stammten sie von der so eben erwähnten Gräfin Maria von Brederode, vermählten Freiin von Mylendonck, ab. Es waren zwei Urenkel derselben: 1) Gladius Freiherr von Mylendonck, und nachher an dessen Stelle seine Enkelin Maria Margaretha Louise, Freiin von Mylendonck, vermählte Prinzessin von Croy-Solre; sodann 2) Margarethe Elisabeth von Mylendonck, Gemahlin ihres Vetters Gotthard Kraft von Mylendonck†). Von beiden sind keine rechtmäßigen Nachkommen mehr am Leben. Es sind demnach die Herren von dem Knesebeck auf Tylsen jetzt die einzigen Successions-Prätendenten aus der Familie der Grafen von Hoorn††).

*) Ebendas. Beilage Num. IV. Deduction S. 333 Note e.

**) Man vergl. folgende gedruckte Geschlechtsbeschreibung: Familie von dem Knesebeck, von Ferdinand von dem Knesebeck. Göttingen 1811, 118 S. in 8. mit 5 genealogischen Tabellen.

***) Ebend. S. 219 ff.

†) Ebendas. Beilage Num. IV.

††) Deduction [illegible] Note 14. S. 236–240.

Erwägt man nun:

daß die Herren von dem Knesebeck auf Tylsen durch ihre Ahnfrau Walburg II. von Manderscheid, von den ehemaligen Edlen Herren und nachherigen Grafen von Hoorn, namentlich von den Lehnstiftern, abstammen;

daß sie durch ihre Abstammung von Walburg II. von Manderscheid, mit dem Letzten des gräflich-hoornischen Mannstammes, Jacob III., desselben Großvater, den Grafen Jacob I. von Hoorn, zum nächsten gemeinschaftlichen Stammvater haben, mithin Seitenverwandte des Letzten vom gräflich-hoornischen Mannstamm sind;

daß nach Lehnhofs Recht und Gewohnheit der Grafschaft Locz die dortigen Lehen in der Lehnfolge der Seitenverwandten, durchgehende Weiber- oder Kunkellehen sind, so daß bloß die Nähe der Verwandtschaft, ohne Rücksicht auf das Geschlecht, entscheidet;

daß die Lehnfolge, nach Abgang des gräflich-hoornischen Mannstammes mit Graf Jacob III. (1544), nicht nur nach des loozischen Lehnhofs Recht und Gewohnheit, sondern auch zufolge der von Graf Jacob III. mit ausdrücklicher lehnherrlicher Bewilligung im Jahr 1540 errichteten Familien-Fideicommiß- und Successions-Acte, dem gräflich-hoornischen Weiberstamm deferirt ward;

daß zu diesem Weiberstamm die Herren von dem Knesebeck auf Tylsen gehören;

daß ausser ihnen, — nach erfolgtem kinderlosem Ableben der vormaligen Successions-Prätendenten, des Freiherrn Gladius von Mylendonck, nachher dessen Enkelin, vermählten Prinzessin von Croy-Solre, und

der Margarethe Elisabeth von Mylendonck, aus jenem gräflich-hoornischen Weiberstamm Niemand mehr vorhanden ist, welcher Anspruch auf die Lehn- und Fideicommißfolge macht, oder machen könnte;

daß endlich, nach Erlöschung des gräflich-hoornischen Mannstammes, seit dem kinderlosen Ableben des letzten, durch die SuccessionsActe von 1540 zu der Lehnfolge namentlich berufenen Lehnbesitzers, des Floris von Montmorency (1570), alle SuccessionsBerechtigten aus dem gräflich-hoornischen Weiberstamm, namentlich die Herren von dem Knesebeck auf Tylsen, jeder in seiner Ordnung, bis auf die neueste Zeit nie aufgehört haben, durch Anfechtung des lehnherrlichen Besitzes der Grafschaft Hoorn, ihre Succession in dieselbe in Anspruch zu nehmen;

so muß man den dermaligen SuccessionsAnspruch der Herren von dem Knesebeck zu Tylsen auf die Grafschaft Hoorn, durch ihre Abstammung aus der gräflich hoornischen Familie, sowohl nach Lehnhofs Recht und Gewohnheit, als auch vermöge der lehnherrlich consentirten FamilienFideicommiß- und SuccessionsActe von 1540, bei dem Mangel aller andern SuccessionsPrätendenten aus der gräflich hoornischen Familie, als an und für sich rechtlich begründet erkennen.

II.

Dessen ungeachtet ward der lehneigenthümliche und fideicommissarische Besitz und Genuß der Grafschaft Hoorn den rechtmäßigen Lehn- und FamilienFideicommißfolgern seither vorenthalten; zuerst von dem Hochstift Lüttich, dann von Frankreich, nachdem die Besitzungen des Hochstiftes durch den Lüneviller Frieden an dasselbe

übergegangen waren. — Wie und aus welchen Gründen diese Vorenthaltung erfolgt sey, soll nun gezeigt und rechtlich geprüft werden.

Nach dem kinderlosen Ableben der Brüder Philipp und Floris von Montmorency (Floris starb zuletzt, im Jahr 1570), war in Johanns III. FamilienFideicommiß- und SuccessionsActe das gräfliche Haus Nieuvenaer ausdrücklich zur Lehn- und FamilienFideicommißfolge berufen, nahmentlich Graf Wilhelm, sein Sohn Hermann, und seine Tochter Walburg, Gemahlin des oben genannten Philipps von Montmorency.

Der erste hatte den Anfall nicht erlebt, er war schon 1547 gestorben; wohl aber sein Sohn Hermann, der erst 1578 starb, und seine Tochter Walburg, deren Tod 1600 erfolgte. Beide hätten nach einander in die Grafschaft succediren sollen, der erste 1570, die andere 1578; nur daß Jacobs III. Wittwe, Anna von Egmont, die Einkünfte der Grafschaft Hoorn bis zu ihrem 1576 erfolgtem Tode als Witthum zu beziehen hatte, mit Ausnahme einer an den fideicommissarischen Lehnfolger zu zahlenden Jahrrente.

Weder Graf Hermann noch seine Schwester Walburg konnte für sich die Belehnung mit der Grafschaft bei dem Lehnhof erwirken. Beide starben ohne Leibeserben.

Nach Walburgs Tod (1600) hätten, vermöge der FamilienFideicommiß- und SuccessionsActe von 1540 und der darin festgesetzten familienfideicommissarischen Erblehnseigenschaft, die dann lebenden Legal- oder nächsten IntestatErben zur Succession in die erblehnbare Grafschaft Hoorn gelangen sollen. Aber nie konnten diese eine beharrliche Anerkennung ihres FamilienFideicommiß- und Lehnfolgerechts, und die immer-

währende Einräumung der Grafschaft bei dem loozischen Lehnhofe des Fürstbischofs von Lüttich erwirken.

Zum Vorwand dienten dem Lehnhof bald Successions-Streitigkeiten unter verschiedenen Prätendenten; bald Händel mit einem antichretischen Pfandinhaber der Grafschaft, Namens von der Lipp, Herr zu Bleyenbeck; bald ein Anspruch, den René von Cerclair machte, aus einer von der Gräfin Sabine von Egmont (1603) erhaltenen Cession ihrer Ansprüche, welche diese darauf zu gründen suchte, daß ihr (1595) die Gräfin Walburg von Nieuwenaer — offenbar gegen das durch die Acte von 1540 festgesetzte familien-fideicommissarische Successionsrecht, mithin widerrechtlich — durch eine Schenkung unter den Lebendigen die Grafschaft Hoorn zugebracht hatte. Endlich wußte der Lehnhof es dahin zu bringen, daß zuerst (1609) Cerclair auf seine Ansprüche verzichtete, sodann aber (1613) der antichretische Pfandinhaber der Grafschaft, der von der Lipp auf Bleyenbeck, seine Rechte dem Lehnhof cedirte, der nunmehr die Grafschaft an sich zog, und erklärte, daß Er sie so lang administriren werde, bis die Rechtshändel derjenigen würden geschlichtet seyn, welche Anspruch auf dieselbe machten.

Das Nähere dieser sich zum Theil sonderbar durchkreuzenden Ereignisse enthält folgende möglichst kurze, einfache und chronologisch geordnete Darstellung.

I.

Schon nach dem Ableben Floris von Montmorency (1570) offenbarte sich der dreist entworfene und eigenmächtig durchgesetzte Plan des Lehnhofs, die Grafschaft Hoorn sich zuzueignen. Kaum hatte man die Kunde von diesem Todesfall erhalten, als schon der Lehn-

hof über der Grafschaft Hoorn in eigenem Namen Besitz nehmen ließ. Diese Grafschaft sey — heißt es in einer öffentlichen Erklärung des lüttichischen Lehnsaals von Curingen vom 18. Dec. 1576 *) — ein Mannlehn; es fehle aber an männlichen Nachkommen des letzten Vasallen Philipps und Floris von Montmorency, mithin sey das Lehn dem Bischof und seiner Domkirche heimgefallen und iure consolidationis vereinigt worden.

Widerrechtlich! Nicht ungebührlicher Weise erklärte hier der Lehnhof das Lehn für consolidirt. Hatte doch er selbst durch feierliche Handveste Jacob den dritten zu Errichtung des Successionsacts von 1540 in dessen Rechtsform ermächtigt. Hatte doch vorher sogar der Bischof als Lehnherr diese Acte eigenhändig mit unterschrieben. Hatte (doch) der Lehnhof die Verbindlichkeit dieser Acte selbst schon in zwei Fällen anerkannt: denn, ihr gemäß, hatte er Philipp von Montmorency (1544) und dessen Bruder Floris (1568), beide von dem gräflich hoornischen Weibe [illegible] die Grafschaft succediren lassen, und mit solcher belehnt.

Nun berief aber eben diese, dem Lehnhof ursprünglich autorisirte, von dem Lehnherrn eigenhändig unterzeichnete, von dem Lehnhof selbst schon in zwei Fällen als rechtgültig anerkannte Successionsacte, nach dem kinderlosen Ableben des Floris von Montmorency (1570) ausdrücklich das gräfliche Haus Nieuvenaer, und aus solchem namentlich den damals lebenden Grafen Hermann, so wie nach dessen Ableben seine Schwester Walburg (vermählte, zuerst von Montmorency, nachher von Neuvenaer), und nach deren kinderlosem Ableben die nächsten Legal Erben zur Lehnfolge.

*) Deduction, Urkundenbuch, Beilage XVII. S. 93 f.

Der Lehnhof durfte sich nicht verhelen, daß selbst ohne diese klare rechtsverbindliche Bestimmung der SuccessionsActe der so eben genannte Graf Hermann von Nieuwenaer, und dessen Schwester Walburg, zur Lehnfolge in die Grafschaft Hoorn *jure sanguinis* berechtigt seyen. Blühte doch in ihnen noch der Weiberstamm der Grafen von Hoorn, vermöge ihrer Abstammung von ihrer Urgroßmutter Walburg I., Tochter des Grafen Jacobs I. von Hoorn, vermählten Gräfin von Manderscheid, gestorben [illegible] *).

Der Lehnhof durfte sich nicht verhehlen, daß ihnen durch ihre Geburt schon, gleich den jetzigen, von eben dieser Walburg I. abstammenden Mitgliedern der Familie von dem [illegible] auf Tysen, die Lehnfolge in die Grafschaft Hoorn gebühre. Denn er wußte und mußte wissen, daß die Hoornschen Lehen, wie oben schon nachgewiesen worden, [illegible] Weiberlehen oder Kunkellehen [illegible], oder nach dem [illegible] Ausdruck des [illegible] nicht [illegible] geworden werden, [illegible]

Allein bei dem Lehnhof war nun einmal der Entschluß gefaßt, daß dießmal jus curiae und SuccessionsActe, beide in ihren hierher gehörigen Rechtsbestimmungen klar und übereinstimmend, mit dem Krummstab sollten zu Boden geschlagen werden. Gelang auch fürs erste die Ausführung dieses Plans nicht vollständig, zumal da Anna von Egmont, des letzten Grafen von Hoorn Jacobs III. Wittwe, noch bis zu ihrem Tode (1576)

*) Alle hier erwähnten Verwandschaften und SuccessionsVerhältnisse werden erläutert durch zwei Stammtafeln, in der angef. Deduction, Urkundenbuch; Beilage II. und III., ferner durch die am Schluß dieser Abhandlung befindliche abgekürzte Stammtafel.

die Einkünfte der Grafschaft als Witthum zu genießen, und der Lehnhof über seine Anmassung einen dreißigjährigen Proceß zu führen hatte *); war gleich während dieses Processes von dem Lehnherrn selbst, auf dem hoornischen Landtage von 1576, feierlich das Wort gegeben worden, daß er

„die Grafschaft Hoorn als Lehnherr und Graf von „Loon in Schutz nehmen, der von Bügenbeck aber „dieselbe als Pfandherr administriren, und keine „Aenderung darin gestatten, noch Jemand anders „darin angenommen werden solle, bis darum das „zwischen den Prätendanten mit Recht oder „Freundschaft entschieden wäre, Wer zur Graf„schaft berechtigt, und in derselben empfangen und „aufgenommen werden solle **);

so konnte doch vierzig Jahre später (1613) ein vollkommen günstiger Erfolg, nicht durch Urtheil und Recht, sondern von dem Lehnhof selbst durch Eigenmacht und Rechtsverbrechung herbeigeführt, das inmittelst ebenfalls fortgesetzte Beginnen des Lehnhofs (unten §. 7).

2.

So allein wird es begreiflich, warum weder Graf Hermann von Nieuvenaer, noch nach seinem Tode (1578), seine Schwester Walburg die Belehnung mit der Grafschaft Hoorn bei dem loozischen Lehnhofe des Bischofs von Lüttich je erwirken konnten. Indeß trachtete Walburg, den widerrechtlichen Plan des Lehnhofs selbst nach ihrem Tode noch zu vereiteln. Zuerst ernannte sie durch ein Testament vom Jahr 1594 ***) ih-

*) Deduction, S. 21.

**) Deduction, Urkundenbuch, S. 76.

***) Deduction, Urkundenbuch, Beilage XIX, S. 98 u.

ren Neffen und Adoptiv-Sohn, den Grafen Georg Eberhard von Solms, zu ihrem Erben, und Nachfolger in der Grafschaft Hoorn; wobei sie den Mangel des lehnherrlichen Consenses ad testandum mit den beschwerlichen Kriegszeiten und andern öffentlichen Schwierigkeiten zu entschuldigen suchte*). Nachher, am [illegible] Nov. 1695, verfügte sie, das Testament widerrufend, über die Grafschaft sogar durch Schenkung unter den Lebendigen**), zum Vortheil der Gräfin Sabine von Egmont, Solms, Hoorn, vermuthlich der Wittwe oder Gemahlin des so eben genannten Grafen von Solms.

3.

Doch vermochte diese Gräfin Sabine von Egmont, eben so wenig, als ihre Schenkgeberin Walburg, den Lehnhof zu bewegen, daß er ihr die Belehnung über die Grafschaft Hoorn ertheilte. Des langen Umtriebs endlich müde, cedirte sie kaufweise ihre Action und Rechte, am 9. Jul 1603, dem René de Cerclair, Sieur du Breuil, Baron de Fontaine**).

Dieser Cerclair wußte sich Anfangs Eingang bey dem Lehnhof zu verschaffen. Er erhielt von solchem, schon am 3. Sept. 1603, sogar die Belehnung mit der Grafschaft; doch unter ausdrücklichem Vorbehalt der Rechte eines jeden Dritten (le tout sans déroger et sauf le droit de chacun***). Die Lehnhof-Resolution†), welche an demselben Tage, dem Belehnungs-Act vorausgieng, enthält sogar die Bedingung:

*) Deduction, Urkundenbuch, S. 111 und 115.

**) Der Kaufbrief steht ebendaselbst, Num. XXII. S. [illegible] ff. Die Lehnhof-Registratur vom 28. Jul. 1603, über die Anzeige des Kaufvertrags, ebendas. Num. XXVI. S. [illegible] ff.

***) Der Lehnbrief steht ebendaselbst, Num. XXV. S. 114.

†) Ebendaselbst, Num. XXVI. S. 113.

„quod supplicans vel [illegible] ecclesia Leodien-
„sis, vel alius, ad Comitatum in supplici libel-
„lo interpositum jus aliquod praetendat) judicio
„petitorio et judicatum solvi. Unde si ecclesia Leo-
„diensis judicio evincat, vel alius, praedictum
„comitatum ejusdemque nostra investitura pro
„nullo et cassa habeatur."

Auf ganz eigene Art muß Tercclair die Gunst des Lehnhofs sich zu verschaffen gewußt haben, so rasch und leicht gieng bei solchem Alles für ihn von statten.

An einem und demselben Tage (23. Sept. 1603) bittet er um Ertheilung der ersten Belehnung, erhält er seine Bitte gewährende Resolution, und sogar die Belehnung selbst *), obgleich derselbe Lehnhof zwei Jahre früher (1601) schon drei Brüder, Freiherren von Mylendonck, als die nächsten Legal Erben aus dem Weiberstamm der Grafen von Hoorn, mit derselben Grafschaft belehnt hatte, und der Besitz des Lehns nicht ledig war. So weit hatten es vorhin, in dem Rechtsweg, die wahren Successionsberechtigten aus dem Hause Nieuvenaer, sich stützend auf die Successions-Acte von 1540, in dem Laufe von dreissig Jahren nicht bringen können, d. h. seit der oben gedachten willkührlichen Erklärung des Lehnhofs von 1570, daß das Lehn wegen Erlöschung des gräflich-hoornischen Mannsstammes für heimgefallen zu achten sey, bis in das Jahr 1600.

Dennoch führte nunmehr der Lehnhof selbst an, in dem für Terclaire ausgefertigten Lehnbrief vom 3. Sept. 1603 **):

*) Lehnmuthungsschreiben, worin er bittet: „se de novo investiri" etc. Ebendas. Num. XXIII. Seite 112. — Resolution hierauf, ebendas. Num. XXIV. S. 113. Lehnbrief, ebendas. Num. XXV. S. 114. Verglichen mit S. 137.

**) Ebendaselbst, S. 115.

daß er, der Lehnhof, nach einem mehr als dreißig Jahre lang gedauerten, von ihm selbst geführten Rechtsstreit, sich endlich durch die von Cerclair beigebrachten glaubwürdigen und hinlänglichen Urkunden („par bons et suffisans documens authentiques“) von dessen Rechte gänzlich überzeugt habe („nous qui du tout assurés de son droit“), und dem zufolge demselben die Belehnung ertheilt habe.

4.

Dieses eigene, feierliche Geständniß des Lehnhofs spricht eben so deutlich als rechtsbeständig für das Successionsrecht, nicht nur der Gräfin Walburg von Nieuvenaer, sondern auch der jetzigen Successions-Prätendenten aus der Familie von dem Knesebeck. Der Lehnhof gesteht, daß er sich von dem Rechte des von Cerclair überzeugt habe. Dieser hatte aber sein angebliches Recht von Niemand anders als von der Gräfin Walburg, welche ihr Successionsrecht im Jahr 1595 der Gräfin Sabine von Egmont durch Schenkung unter den Lebendigen übertragen hatte, und diese hatte ihre Action und Rechte im Jahr 1693 dem von Cerclair kaufweise abgetreten. Der Lehnhof mußte bei Beurtheilung der Ansprüche des von Cerclair auf den Rechtstitel der Gräfin Walburg, auf ihre Abstammung aus dem Weiberstamm der Grafen von Hoorn zurückgehen. Wäre dieser nicht zureichend begründet gefunden worden, so hätte von einem nur daraus abzuleitenden Rechte des von Cerclair, überall die Rede nicht seyn können.

War nun der Successions Anspruch der Gräfin Walburg — wie der Lehnhof hier, auf hinrei-

cheids-Urkunden sich berufend, feierlich anerkannt und rechtlich begründet; so muß es der jetzige Successionsanspruch der Herren von dem Knesebeck nicht weniger seyn. Denn der eine und der andere beruhen auf einem und ebendemselben Rechtsgrund, auf der Abstammung von dem nun in dem Mannsstamm ausgestorbenen Grafen von Hoorn, auf der von dem Lehnhofe selbst anerkannten Successions-Acte von 1540, und auf der Weiberlehneigenschaft der loozischen Lehen.

5.

Daß die Gräfin Walburg ihr Successionsrecht durch Schenkung unter den Lebendigen der Gräfin Sabine von Egmont übertrug, die nachher das ihrige vermeintliche dem von Cerclair tauschweise abtrat, war widerrechtlich, auf jeden Fall aber, so viel das familienfideicommissarische LehnSuccessionsrecht der Herren von dem Knesebeck betrifft, offenbar ungültig.

Schon wegen des Mangels lehnherrlicher Einwilligung war diese Uebertragung des Lehnfolgerechts auf eine in der Investitur des ersten Erwerbers nicht begriffene Person unerlaubt und nichtig *). Wenn gleich bei dem loozischen Lehnhofe der consensus testandi, ohne erhebliche Ursache, dem Vasallen nicht versagt werden konnte **), so ward doch eines Theils der lehnherrliche Consens in vorliegendem Fall nicht einmal nachgesucht, andern Theils geschah die vermeintliche Uebertragung des Lehnfolgerechtes nicht durch letztwillige Verfügung,

*) G. L. *Böhmeri* princ. juris feudalis, § 259—261. 298.

**) *Louvrex* l. c. P. IV. p. 130. n. 1. Car. de *Mean* ad jus civ. Leodiense observationum et rerum judicatar. P. I. obs. 291. n. 6.

sondern durch Schenkung unter den Lebendigen, eine Art von Veräußerung, die selbst unter der facultate *testandi*, sive jure curiae, sive speciali domini directi consensu concessa, nicht begriffen ist *).

Aber auch selbst mit lehnherrlichem Consens versehen, hätte die Schenkung der Gräfin Walburg den übrigen SuccessionsBerechtigten, namentlich den Herren von dem Knesebeck, zu einigem Nachtheil nicht gereichen können. Denn diese waren schon durch ihre Abstammung von dem Lehnstifter zur Lehnfolge in die mann- und weiberlehnbare Grafschaft Hoorn berufen; und dieses ihr Successionsrecht war noch überdem durch die lehnherrlich bekräftigte SuccessionsActe von 1540 zu einem FamilienFideicommißrecht erhoben. Ein solches kann, bekannten Rechten nach, selbst mit lehnherrlicher Einwilligung den SuccessionsBerechtigten gegen ihren Willen auf keine Weise geschmälert oder entzogen werden **).

Dieses zweifache, auf Geding und Fürsorge der Altvordern (ex pacto et providentia majorum) gegründete, Recht war für jeden einzelnen SuccessionsBerechtigten ein e i g e n e s für sich bestehendes Recht, mithin unabhängig von irgend einer eigenmächtigen Verfügung

*) *Hert* jurisprud. feud. cap. XIV. §. 4. *Thomasius* diss. de feudo alienabili, §. 26.

**) E. J. F. *Mantzel* diss. de fideicommissi familiae qualitate feudo superaddita (Rostoch. 1742), §. 14. 17. 21. 26. J. C. *Pesler* diss. de feudo fideicommissario (Francof. ad Viadr. 1744), §. 11., in *Jenichen* thesauro juris feud. T. II. p. 318. J. C. *Richter* diss. de fideicommissis familiarum illustrium et nobilium (Mogunt. 1790), p. 44 sqq. *Böhmer* l. c. §. 266.

sowohl des Lehnhofs, als auch der Gräfin Walburg, einer bloßen Seitenverwandtin der übrigen Lehnfolgeberechtigten.

6.

Sogar der von dem Lehnhof Anfangs so auffallend begünstigte Cercleir konnte auch nach erhaltener Belehnung (1603) nie zum ruhigen Besitz und Genuß der Grafschaft gelangen. Nicht nur ein Rechtstreit, den er mit den rechtmäßigen Successions-Prätendenten, mit drei Brüdern, den Freiherren Hermann Dieterich, Craft, und Balthasar von Mylendonck, noch im Jahr 1612 am Lehnhof, nachher am Reichskammergericht zu führen hatte, stand ihm im Weg; sondern auch eine antichretische Pfandinhaberin der Grafschaft, die Witwe von Bleyenbeck, und späterhin das Trachten des Lehnhofes, sich selbst die Grafschaft zuzueignen.

Hermann Dieterich von Mylendonck hatte gleich nach dem Tode der Gräfin Walburg (1600) Besitz von der Grafschaft ergriffen, für sich und seine beiden Brüder, als nächsten Legal-Erben nach Erlöschung der LehnfolgeBerechtigten aus dem Hause Nieuvenaer, doch ohne die Pfandinhaberin von Bleyenbeck in ihrem antichretischen Genuß zu stören. Er hatte die Belehnung innerhalb Jahresfrist bei dem lozischen Lehnhofe von Curingen nicht nur nachgesucht, sondern auch (1601) erhalten *), und sich in der Grafschaft

*) Man sehe seine Erklärung an die Landstände der Grafschaft Hoorn vom 4. Okt. 1603 in der angef. Deduction, Urkundenbuch Num. XXI. S. 109. Desgl. seine Protestation v. 22. Jan. 1605, ebendas. Num. XXXV. S. 138.

huldigen lassen. Gleichwohl wußte der von Cerclair nach einigem mit dem Lehnhof gehabten gerichtlichen Streithandel es dahin zu bringen, daß er nicht nur am 3. Sept. 1603 mit der Grafschaft belehnt, sondern auch wenige Wochen nachher in dieselbe installirt ward *).

Hermann Dieterich von Mylendonck, der wider diese Störung seines ältern Civilbesitzes vergebens gerichtliche Hülfe bei dem Lehnhof nachgesucht hatte, entsetzte eigenmächtig den von Cerclair seines mit bewaffneter Mannschaft bei Nachtzeit von dem Schloß Hoorn landfriedbruchmäßig ergriffenen Besitzes; er erbot sich, den Pfandgläubiger von Bleyenbeck zu befriedigen, sobald dersebe seine Forderungen werde richtig gestellt haben **). Der Lehnhof betrachtete (24. Dec. 160[illegible]) nicht nur Cerclair's Ueberfall des Schlosses Hoorn, sondern auch die mylendonckische Wiedereinnahme desselben als ein Spolium, als eine widerrechtliche Störung des von Bleyenbeck in seinem antichretischen Pfandbesitz ***). Selbst die Landstände der Grafschaft Hoorn baten den Lehnhof, den spoliirten Pfandinhaber vollständig zu restituiren †).

Ungefähr ein Jahr nachher kam ein Vertrag zwischen dem Hochstift Lüttich und dem von Cerclair zu Stande, worin dieser auf seinen Besitz der Grafschaft, und was dem anhängig, völlig verzichtete, so daß die Ritterschaft, Lehnleute und andern Untersassen ihres

*) Ebendaselbst Num. XXV, XXVII, XXXVIII. S. 114, 119 und 120.

**) Ebendaselbst Num. XXIX. XXX. XXXI. S. 124 — [illegible] Num. XXXV. S. 138.

***) Ebendaselbst Num. XXXII. S. 129.

†) Ebendaselbst Num. XXXIII. S. 132.

Eides gegen ihn entledigt, dagegen aber (1. Febr. 1605) unter Eid, Gebot und Befehl des Bischofs und seines Domcapitels, jedoch der Fortdauer der von Bleyenbeckischen Pfandschaft unbeschadet, genommen wurden, mit der Erklärung, daß alles dieses so lang gelten solle, bis die Klagansprüche derjenigen, welche auf die Grafschaft Prätension machten, durch Urtheil und Recht, oder auf andere Weise würden entschieden seyn *). Wider diese Anmassung des Bischofs und Domcapitels protestirte der mit der Grafschaft schon vier Jahre früher belehnte Dieterich Freiherr von Mylendonck, mittelst in die Grafschaft erlassener Patente vom 22. und 29. Jan. 1605 **), doch ohne Erfolg.

7.

Mit der schon mehrmal erwähnten antichretischen Pfandschaft hat es folgende Bewandtniß:

Philipp von Montmorency, der 1568 starb, hatte während seines Lehnbesitzes die Grafschaft mit zwei jährliche Renten, zusammen 3000 Gulden betragend, belastet, und deshalb dem Rentengläubiger Dieterich Hoen tot Bleyenbeck die Grafschaft verpfändet. Bleyenbeck vererbte die Rentenforderung auf seinen Sohn, Jasper Hoen von der Lipp, Herrn zu Bleyenbeck, und dieser auf seine Wittwe.

Durch einen bedeutenden Rückstand dieser Renten sah Anna von Egmont, die nach ihres Mannes (Jacobs III., des lezten Grafen von Hoorn) Tode den lebenslänglichen Genuß der Grafschaft als Leibzucht hat-

*) Ebendaselbst Num. XXXIII. S. 133.

**) Ebendaselbst Num. XXXIV. S. 135.

te, im J. 1573 sich veranlaßt, dem Rentengläubiger die Grafschaft zu antichretischem Besitz und Genuß einzuräumen, doch so, daß derselbe ihr aus solcher jährlich 2000 fl. entrichten sollte *).

Kaum war Anna von Egmont gestorben (1576), als sämmtliche Prätendenten, besonders die aus dem Hause Nieuvenaer, sich zur Einsetzung in den Besitz der Grafschaft meldeten. Da sie in Güte sich nicht vergleichen konnten, so legte sich der Lehnhof in das Mittel. Er verordnete, daß der antichretische Pfandherr, kraft seines Vertrags, die Grafschaft so lang innebehalten solle, bis in Güte, oder durch Urtheil und Recht werde bestimmt seyn, Wer von den Prätendenten zu dem Besitz und Genuß derselben berechtigt sey.

Als hierauf mit der Gräfin Walburg die Succeßionsberechtigten aus dem Hause Nieuvenaer ausgestorben waren (1600), so meldeten sich die oben genannten Freiherren von Mylendonck als nächste LegalErben („in der rechten Linie“) aus dem Weiberstamm der Grafen von Hoorn. Sie erhoben vor dem loozischen Lehnsaal von Curingen gerichtliche Klage gegen die übrigen Prätendenten.

Die Pfandinhaberin, Wittwe von Bleyenbeck, nahm hievon Anlaß, wegen ihrer Rentenforderung „mit besondern Herren“ (vermuthlich Mandatarien des Lehnherrn) Accord in Ansehung des Besitzes der Grafschaft zu machen, in der Absicht, ihren Besitz auf diese Herren zu übertragen, zum Nachtheil der Freiherren von Mylendonck, von welchen sie deßhalb war gewarnt worden. Nun klagten diese gegen sie

*) Punctation von 1573, ebendaselbst Num. XVIII. S. 95. Deduction S. 177.

bei dem Lehngericht. Von solchem ergieng hierauf (8. Mai 1612) Inhibition an die Wittwe Bleyenbeck, daß sie ihren Pfandbesitz der Grafschaft in statu quo lassen, und zum Nachtheil der Litispendenz nichts unternehmen solle, bis werde entschieden seyn, welcher von den Prätendenten zu der Grafschaft berechtigt sey *).

Indeß drangen die von Mylendonck auf schärfere lehngerichtliche Verfügung. Es hafte, stellten sie vor, Gefahr auf dem Verzug; denn die Wittwe von Bleyenbeck habe schon contrahirt, in der Absicht, dadurch in kurzer Zeit mit solchem Contract gegen ihr (der Freiherren von Mylendonck) Recht und Litispendenz vorzuschreiten **). Das gebetene schärfere Mandat ward versagt. Nun erwirkten die von Mylendonck bei dem Reichskammergericht zu Speier (27. Jan. 1614) in dem Wege der Appellation eine Verordnung, daß die Berufung anzunehmen sey, und durante lite nichts innovirt werden dürfe ***).

Unterdessen hatte sich entwickelt, mit welchen „besondern Herren" die Witewe von Bleyenbeck um ihre antichretische Pfandschaft gehandelt habe. Schon am 7. Mai 1613 hatte sie für sich und ihre drei Töchter um eine Summe Geldes dem Lehnherrn, dem Hochstift Lüttich, ihre beiden Rentbriefe von 1900 fl. und 1100 fl. jährlicher Renten, nebst dem ganzen Rentenrückstand, förmlich cedirt; so daß von nun an das Hochstift die Rente und den pfandschaftlichen antichretischen Besitz der Grafschaft haben solle †). Die Witt-

*) Deduction, Urkundenbuch Num. XXXVII, S. 142.

**) Ebendaselbst, Num. XXXIX, S. 143.

***) Ebendaselbst, Num. XL, S. 148.

†) Ebendaselbst, Num. XLI, S. 156 ff.

we Bleyenbeck entließ hierauf die zu der Grafschaft gehörige Ritterschaft, Lehnleute und Unterthanen der ihr geleisteten Eidespflicht, die nun dem Fürstbischof von Lüttich huldigen mußten.

So handelte der Lehnhof wider seine eigene gerichtliche Inhibition vom 8. Mai 1612, daß die Pfandinhaberin „ihren Pfandbesitz in statu quo lassen, und zum Nachtheil der Litispendenz nichts unternehmen solle". Die von Mylendonck erhoben deßhalb (12. Aug. 1614) bei dem Reichskammergericht Klage, wider den Bischof und dessen Cedentin von Bleyenbeck. Diese, sagten sie, habe pendente lite nicht nur ihre streitigen Rentbriefe, sondern auch die jure hypothecae inne gehabte Grafschaft Hoorn, sciens rem et actionem esse litigiosam, hinter ihrem (der Kläger) Rücken an das Hochstift cedirt, und dieses habe sich in den Besitz der Grafschaft gesetzt. Es sey ihnen demnach potentior adversarius aufgedrungen worden. Ihre Bitte gehe dahin, Alles dieses für nichtig zu erklären, und die Beklagten, nach Vorschrift der L. 4. censemus C. de litigiosis, zu verurtheilen, daß sie ihnen, den Klägern, actionem et rem ipsam restituiren sollten, das Kaufgeld aber für dem fisco verfallen zu erklären *).

Es findet sich nicht, daß dieser Rechtsteit einigen Erfolg gehabt habe. Die Unruhen des dreißigjährigen Krieges kamen hinzu. Der Lehnhof blieb in dem Besitz; doch konnte man diesen, wie denjenigen seiner Cedentin, rechtlicherweise nur als einen pfandschaftlichen betrachten.

8.

Inzwischen hatte die bleyenbeckische Cession der Pfandschaft an den Lehnhof auch den von Cerclair wieder

*) Ebendaselbst, Num. XLII, S. 154.

aufgelegt. Wie schon (§. 6) erwähnt, hatte dieser im Jahr 1605, in einem mit dem Lehnhof geschlossenen Vertrag, auf seinen Besitz der Grafschaft verzichtet, und solchen nun der Lehnhof sich zugeeignet. Cerclair scheint in der Folge an diesen Verzicht sich nicht für gebunden geachtet zu haben*). Er verkaufte (1615) seine Rechte auf die Grafschaft an die Staaten von Holland und Westfriesland. Diese cedirten solche, eilf Jahre später (1625) an den General Wilhelm Adrian von Hornes, der nach 36 Jahren noch (1661) vergebens um Einräumung der Grafschaft bei dem Lehnhofe sich bewarb.

Es erschien nämlich am 8. Oct. 1614 in der Versammlung des loonschen Lehnsaals von Curingen zu Hassel ein Bevollmächtigter der Staaten von Holland und Westfriesland, mit der Bitte um Belehnung für sie mit der Grafschaft Hoorn. Zu Begründung dieses Gesuchs producirte er theils eine OriginalUrkunde des Bischofs Ernst von Lüttich, als Grafen von Looz, datirt vom 3. Sept. 1603, worin dem von Cerclair erlaubt wird, über seine Grafschaft Hoorn zu disponiren, theils einen Original KaufContract vom 15. Sept. 1614**), worin Cerclair die Grafschaft an die Staaten von Holland und Westfriesland verkauft. Der Lehnhof schlug jedoch (8. Oct. 1614) die Bitte um Belehnung ab, aus dem Grunde, weil noch verschiedene angesehene Herren, unter andern Graf Carl von Egmont und Herr von Goer (Abkömmlinge aus dem Weiberstamm der Grafen von Hoorn) An-

*) Angeblich wegen erlittenen Zwanges. Deduction, S. 31, Note 87 — 89.

**) Ebendaselbst, Numm. LI, S. 167.

spruch auf die Grafschaft machten, folglich mitlerweile Belehnung über solche nicht ertheilt werden könne *). Von eigenen Ansprüchen that der Lehnhof diesmal keine Erwähnung.

9.

Die Staaten von Holland und Westfriesland cedirten späterhin durch Schenkung (21. März 1625) ihre dem von Cerclair abgekauften Ansprüche auf die Grafschaft Hoorn dem General Wilhelm Adrian von Hornes **).

Dieser meldete sich (unter dem Namen Graf van Horn) noch im J. 1661 bei dem Bischof von Lüttich zur Belehnung; er überreichte zugleich ein Vorschreiben der GeneralStaaten der vereinigten Niederlande. Seinen Anspruch gründete er auf das Recht des von Cerclair, seines Vorfahrs, welchem Bischof Ernst von Lüttich den Besitz der Grafschaft Hoorn zuerkannt, und gutwillig eingeräumt habe. Graf Heinrich van den Berg, spanischer Kriegsbefehlshaber, habe solchen jedoch demselben in dem dreißigjährigen Krieg mit Gewalt entrissen. Kraft des mit Spanien zu Münster 1648 errichteten Friedens verlange er nun, in den Besitz der Grafschaft wieder eingesetzt zu werden.

Dem Bischof fehlte es nicht an Einwendungen. Das Hochstift Lüttich, antwortete er, habe sich in dem Besitz der Grafschaft schon 32 Jahre früher (1570) befunden, als Bischof Ernst den von Cerclair damit belehnt habe. Diese Belehnung sey ohne Einwilligung des Domcapitels, und nachdem die Grafschaft schon 32 Jahre früher der bischöflichen Tafel einverleibt gewesen, er-

*) Ebendaselbst, Num. XLIII. S. 157.

**) Ebendaselbst, Num. LII. S. 169.

folgt, mithin unwirksam gewesen. Daher sey dieselbe auch nachher, auf Erinnerung des Domcapitels, widerrufen und aufgehoben worden, wie sie denn auch ohne solchen Wiederruf länger nicht als auf Bischofs Ernst Lebenszeit habe wirksam seyn können. Wenn nun auch Exclair in dem Schloß Hoorn einige bewaffnete Mannschaft gehabt, und deßwegen von dem Grafen van den Berg, als spanischem Kriegsobersten, daraus feindlich sey vertrieben worden, so könne doch dieses den Gerechtsamen des Stiftes Lüttich auf die Grafschaft nicht präjudiciren. Daher könne auch der münsterische Friede dem Grafen von Hornes zu nichts helfen, noch weniger aber das Hochstift Lüttich, als einen Dritten, binden *).

So rühmte sich dießmal der Bischof eines Besitzes der Grafschaft in eigenem Namen, und trachtete, mit den Gesetzen in Widerspruch, seinen pfandschaftlichen Besitz (§. 7) eigenmächtig in einen eigenthümlichen zu verwandeln! Er trug keine Scheu, gegen die actenmäßige und offenkundige historische Wahrheit vorzugeben, die Grafschaft sey schon im Jahr 1570 der mensae episcopali einverleibt worden. Wäre dieses gewesen, wie hätte der Bischof selbst im Jahr 1576 auf dem hoornischen Landtage feierlich erklären können, daß er die Grafschaft als Lehnherr in Schutz nehme, daß der von Bleyenbeck sie pfandherrlich verwalten, und kein Anderer darin angenommen werden solle, bis mit Recht oder Freundschaft werde entschieden seyn, welcher von den Prätendenten zur Grafschaft berechtigt sey (§. 1)? Wie hätte er im J. 1603 das oben (§. 3 u. 4 angeführte Geständniß von dem Successionsrecht der Gräfin Walburg von Nieuvenaer ablegen können? Wie hätte er noch im Jahr 1605 diese Hinweisung auf rich-

*) Ebendaselbst, Num. XLIV. S. 160.

terliche oder gütliche Entscheidung der Klagansprüche der Successionsprätendenten feierlich wiederholen können (§. 6)? Wie hätte er im Jahr 1613 von der Wittwe von Bleyenbeck sich den nur pfandschaftlichen antichretischen Besitz der Grafschaft können abtreten lassen (§. 7)? Wie hätte er noch im folgenden Jahr sich zu der Erklärung entschliessen können, daß noch verschiedene angesehene Herren Anspruch auf die Grafschaft machten, folglich mittlerweile Belehnung über solche nicht ertheilt werden könne (§. 8.)?

10.

Neuerdings meldete sich noch ein Seitenverwandter des erwähnten Grafen von Hornes*), der Fürst Maximilian Emanuel von Hornes, der Letzte seines Stammes (er starb am 12. Jan. 1763), welcher in dem Jahr 1759, durch gerichtliche Klage bey dem Reichskammergericht, die Grafschaft Hoorn als ein altväterliches Stammlehn zu vindiciren trachtete, und deßhalb gegen den Bischof von Lüttich und dessen Domcapitel, eine citationem ad videndum vindicari feudum avitum seque teneri ad investiendum supplicantem et restitutionem totius feudi, cum fructibus perceptis et percipiendis, erwirkte**). Der beklagte Theil schützte exceptiones sub- et obreptionis et incompetentiae archidicasterii cameralis vor.

Wiewohl nach des Fürsten von Hornes Tod, dessen Erbtochter Marie Therese Josephe, vermählte Fürstin von Salm-Kyrburg (sie starb am 19. Jan. 1783 zu Paris), in Gemeinschaft mit ihrem Gemahl den Recht-

*) Ebendaselbst Num. LIV. u. LV.

**) v. Cramers wetzlarische Nebenstunden, Th. LXX. S. 56 ff. Vergl. Ebendess. Systema processus imperii §. 1024.

streit fortsetzte, und auch eine gedruckte Deduction ihrer Ansprüche überreichen liess, so beharrte doch Lüttich, ohne sich auf die Sache selbst einzulassen, fest auf seiner Einrede des ungehörigen Gerichtstandes, und die Sache ist, so viel man weiss, bloss puncto fori zur Spruchreife gediehen, ohne dass der Spruch selbst erfolgt wäre.

In denselben Rechtstreit trat im J. 1769, der Herzog Emanuel von Croy-Solre*) als Intervenient auf, gleichfalls mit Einreichung einer gedruckten Deduction, worin der von Knesebeckischen Ansprüche nicht erwähnt ist, wohl aber in dem Interventions-Libell, wo, der Wahrheit zuwider, angeführt wird, dass die Herren von dem Knesebeck nicht gemeint seyen ihre Ansprüche fernerhin gerichtlich zu verfolgen, sondern sich mit ihm, dem Herrn Herzog von Croy, zu vergleichen gedächten.

Mit diesem Herzog ist unterdessen die, hier allein in Betracht kommende, Linie Croy-Solre des herzoglichen Hauses Croy ausgestorben. Dadurch hat sich dieser Anspruch erledigt.

In Absicht auf die gerichtliche Klage des Fürsten von Hornes, ist einleuchtend, dass solche der Familie von dem Knesebeck auf keine Weise präjudiciren könne. Das Klagerecht wird abgeleitet von der Person Wilhelms VII., Edlen Herrn zu Hoorn, Altena und Weert (gest. 1323) von welchem der Fürst von Hornes abstammt**). Allein die Söhne dieses Wilhelms VII., nahmen im Jahr 1323 eine Todtheilung der väterlichen Güter vor, wodurch alles wechselseitige Successionsrecht aufgehoben

*) Von ihm und seinem Anspruch s. man ebendaselbst, Num. IV. und LVIII. Deduction S. 244—253.

**) Ebendaselbst, Num. L. und LIV.

ward *). Und wenn gleich späterhin Graf Philipp von Hornes (gest. 1488) vermählt war mit Margarethe, einer Tochter des 1484 verstorbenen Grafen Jacobs I, von Hoorn **), so hatte er doch von dieser Gemahlin keine Nachkommen, und der oben genannte Fürst von Hornes stammt von dessen erster Gemahlin, einer Gräfin von Lannoy ***), welche auf die Grafschaft Hoorn keine Art von Anspruch hatte.

Eben so wenig könnte das Klagerecht des Fürsten von Hornes abgeleitet werden von der durch Cerclair im Jahr 1614 an die Staaten von Holland und Westfriesland geschehenen Cession seiner Ansprüche (§. 8), und von der von diesen Staaten im Jahr 1625 an den General Grafen Wilhelm Adrian von Hornes bewilligten Schenkung derselben Ansprüche (§. 9).

Dieser Graf von Hornes war ein Seitenverwandter des Fürsten von Hornes. Der Fürst stammte ab von Gerhard (gest. 1612), einem ältern Bruder des gedachten Grafen Wilhelm Adrian, des ersten Erwerbers des vermeintlichen Rechtes auf die Grafschaft Hoorn †), der nur auf seine Nachkommen ein Successionsrecht in seine Lehnansprüche, ab intestato vererben konnte, nicht auf Nachkommen seines Bruders. Aber auch ohne dieses, würde die Klage nicht gegründet seyn. Denn angenommen, Cerclair sey an seinen Verzicht auf diese Ansprüche im Jahr 1605 (§. 6.) nicht gebunden gewesen, so konnten doch solche Ansprüche gegen

*) Deduction, S. 228—231.

**) Ebendaselbst, Urkundenbuch, Num. II. und LIV.

***) Ebendaselbst, Num. LIV. und LV.

†) Ebendaselbst, Num. LIV. und LV.

die ältern Rechte eines nicht einwilligenden Dritten nicht wirksam seyn. Dieser Dritte waren die lehn- und fideicommißberechtigten Agnaten, von welchen die Herren von dem Knesebeck abstammen. Ihre Rechte gründeten sich auf das jus curiae und die Successions-Acte von 1540; durch einseitige Handlung des Lehnhofes und des von Cerclair, konnten ihnen solche weder geschmälert noch entzogen werden.

II.

Unerheblich wäre der Einwurf, daß der Successions-Acte von 1540 die Einwilligung des lütticher Domcapitels fehle, und daß schon im Jahr 1570 das Lehn von dem Lehnhof für consolidirt erklärt worden sey (§. 1).

Dem Domcapitel stand, ob deficiens interesse, kein Widerspruchsrecht gegen jene Acte zu. Denn indem durch solche dem gräflich-hoornischen Weiberstamm die Lehnfolge gesichert ward, geschah in Hinsicht auf die Berechtigung zur Lehnfolge Nichts, was nicht ohnedem schon, vermöge des juris curiae Lossensis, rechtgültig war (l). Es erfolgte also keine Veräusserung oder Schmälerung eines dem Hochstift zustehenden Rechtes. Zudem genehmigten, wozu sie ohnehin verflichtet waren, die folgenden Fürstbischöfe Georg und Robert die Facta ihres Vorfahrs, indem sie die weibliche fideicommissarische Lehnfolge, ganz der SuccessionsActe und dem juri curiae gemäß, in mehrern Fällen statt finden ließen und Belehnung ertheilten. Was aber diejenige Bestimmung jener Acte betrifft, wodurch das Lehn mit einem FamilienFideicommiß belegt wird, so diente diese nur zu desto sicherer Erhaltung des Lehns in seiner Ganzheit, und sie verpflichtete bloß die Nachkommen des Fideicom-

mißstifters gegenseitig. Es geschah also dadurch ebenfalls nichts zum Nachtheil des Hochstiftes.

Die im J. 1570 erfolgte bischöfliche Erklärung der Lehnseröffnung war, wie oben (§. 1.) gezeigt worden, rechtswidrig. Es konnte also daraus für das Hochstift und dessen Domcapitel kein Recht erwachsen, mithin das Lehn für wirklich heimgefallen nicht angesehen werden. Sie ward auch nachher stillschweigend zurückgenommen, theils durch die (1600 oder 1601) den Brüdern Freiherren von Mylendonck ertheilte Belehnung (§. 3 u. 6), theils durch die auf dem hoornischen Landtage von 1576 erfolgte lehnherrliche Erklärung, daß der Lehnherr die Grafschaft in Schutz nehmen, der von Bleyenbeck aber dieselbe als Pfandherr administriren, und Niemand anders darin angenommen werden solle, bis mit Recht oder Freundschaft werde entschieden seyn, welcher von den Prätendenten dazu berechtigt sey (§. 1.), theils durch noch andere, oben (§. 9.) schon angeführte, sprechende Handlungen.

12.

Endlich baute der Lehnhof noch, bei dem Reichskammergericht, auf die Einrede der Verjährung, theils in Ansehung seines mehr den hundertjährigen Besitzes der Grafschaft, theils in Hinsicht auf die Litispendenz, welche durch mehr als vierzigjährigen Stillstand der gerichtlichen Verhandlungen erloschen sey*).

Schon das Bewußtseyn seines offenbar bösen Glaubens (wovon unten, III und IV), und der rechtlichen Wirkung dieses Gebrechens, hätte den Lehn-

*) L. ult. C. de praescript. 30. vel 40. annor. L. 1. §. 1. C. de annali except. Jac. *Ravii* principia de praescriptione §. 35.

hof von dem Gebrauch einer so rechtlosen Einrede abhalten sollen. Aber er mußte noch sich sagen, daß selbst für den unstatthaften Fall, wenn man die Rechtsbeständigkeit der von der Wittwe Bleienbeck sich verschafften Cession ihrer antichretischen Pfandrechte (§. 6), und die Wirksamkeit dieser Pfandrechte gegen diejenigen Lehn- und Fideicommißsuccessionsberechtigten, welche in die Pfandschaft nie gewilligt haben, nicht in Zweifel ziehen müßte, er doch mehr nicht als einen pfandschaftlichen Besitz von der Wittwe von Bleyenbeck zu erlangen vermocht habe; daß er selbst mehrfältig (1576, 1605, 1614) erklärt habe, er habe die Grafschaft nur auf so lang in Besitz genommen, bis die Klagansprüche derjenigen, welche Prätension darauf machten, durch Urtheil und Recht, oder auf andere Weise würden entschieden seyn (§. 6, 8, 9 u. 11); und daß Niemand befugt sey, seine Besitzart eigenmächtig zu ändern, er folglich, gegen den erklärten Willen der Successionsberechtigten, seinen pfandschaftlichen Besitz in einen eigenthümlichen zu verwandeln, und die Grafschaft fortan animo sibi jure dominii pleni habendi zu besitzen, nicht befugt war. So war demnach ein Erwerb des vollen Eigenthums der Grafschaft durch Verjährung, ob malae fidei dententionem et initium vitiosum, rechtlich nicht denkbar *).

Dazu kommt, daß hier, wo von Verjährung eines fideicommissarischen Lehnfolgerechtes die Rede ist, welches, bei der Unveräusserlichkeit der Familien-Fideicommisse, jedem einzelnen Successionsberechtigten, unabhängig von seinen Vorfahren, ex pacto et providentia majorum zusteht, weil er dasselbe nur allein dem ersten Erwerber zu danken hat, solches Recht ge-

*) Man vergl. die Deduction, S. 328 ff.

gen jeden Einzelnen besonders verjährt werden muß, und daß der Lauf der Verjährung gegen denselben — nach der Rechtsregel agere non valenti nulla currit praescriptio — ob actionem nondum natam, eher nicht anfangen kann, als bis die fideicommissarische Lehnfolge in gehöriger Ordnung ihm deferirt ist.

Aus diesem Grunde allein schon würde auch die vorgeschützte Präscription der Litispendenz nicht zu rechtfertigen seyn. Denn wenn auch der, mit einzelnen Successionsberechtigten von dem Lehnhof geführte Rechtstreit zu der nicht geringen Anzahl reichskammergerichtlichen Processe gehören möchte, denen juristische Ewigkeit verliehen zu seyn schien, so würde doch die Wirkung jener Verjährung nur die Person desjenigen Litiganten treffen, welcher einen vierzigjährigen Stillstand der gerichtlichen Verhandlungen verschuldet hätte, nicht auch seine schuldlosen Nachkommen, noch weniger seine Seitenverwandten. Aber selbst die nicht zu vermuthende Thatsache einer solchen Verschuldung erhellet in substrato nirgend. Vielmehr ist sehr glaublich, daß bei dem Reichskammergericht während eines so langen Zeitraumes, wie der vierzigjährige, zum allerwenigsten einer oder mehrere OralRecesse eingereicht worden seyen; welches zu Unterbrechung einer solchen Verjährung schon hinreichend wäre*).

Inzwischen ward ehehin sogar die Anwendbarkeit der, für die vierzigjährige Verjährung der Rechtshängigkeit und die darauf gegründete exceptionem judicii deserti angeführten, römischen Gesetze auf reichs-

*) F. W. *Hofmann* diss. observationes juris et processus cameralis (Gott. 1786), obs. IX.

kammergerichtliche Processe, selbst von angesehenen Mitgliedern des kaiserlichen Reichskammergerichts, und von andern Schriftstellern des reichsgerichtlichen Processes, aus erheblichen Gründen bestritten*). Und wenn gleich ein Schriftsteller der neuern Zeit die Anwendbarkeit jener Gesetze auch auf an dem Reichskammergericht anhängige Processe, der Theorie nach behauptete**), so ist doch gewiß, daß der reichskammergerichtliche Gerichtsbrauch derselben geradezu entgegen war***).

III.

Man durfte in vorstehender geschichtlicher Darstellung Einzelheiten nicht verschmähen, die zwar nichts weniger als angenehme Unterhaltung, aber doch eine denkwürdige Wahrnehmung gewähren, welche ohne Zweifel keinem Wahrheitforscher entgehen wird. Es ist die viel-

*) De *Cramer* obss. jur. univ. T. II. obs. 445. *Tafinger* instit. jur. cam. §. 810. (D. F. Haas) Vorschläge, wie das Justizwesen am Kammergericht — — einzurichten und zu verbessern sey, oder Etwas über den kammergerichtl. Gemeinen Bescheid vom 13. Mai 1785, Th. II. (1786. 8.), S. 1072—1080 u. 1117 f. E. J. *König* de *Königsthal* diss. de praescriptione, et praesertim de disceptatione forensi in camera S. R. I. semel coepta praescriptioni non obnoxia. Altorf 1773. Dan. *Schütte* diss. de praescriptione litispendentiae tum generatim, tum in specie quatenus in supremis imperii tribunalibus usu servari potest (Goett. 1784), §. 16. p. 49. sq.

**) F. W. *Hofmann* diss. cit. obs. IX. Vergl. Klübers kl. jurist. Bibliothek, Bd. II, S. 447 ff.

***) „In Camera instantia nunquam perit." *Mynsinger* obss. imper. cam. cent. III. obs. 44. n. 9. De *Cramer* l. c. führt Präjudicien an.

fach wechselnde launenhafte Willkühr, mit welcher, nach Erlöschung des gräflich hoornischen Mannstammes, der loozische Lehnhof des Fürstbischofs von Lüttich sich fortwährend erlaubt hat, über Besitz und Genuß der Grafschaft Hoorn widerrechtlich zu schalten, und sogar, unter mehrfach verändertem Vorwand, beide sich selbst zuzueignen.

Zuerst autorisirt dieser Lehnhof in bester Rechtsform (1538) den Grafen Jacob III. von Hoorn, den Letzten des Mannstammes, zu Errichtung der Familien-Fideicommiß- und Successions-Acte von 1540, wodurch die Grafschaft in ein mit einem Familien-Fideicommiß belegtes vermischtes Erblehn verwandelt ward (I).

Dann läßt er, dieser Acte gemäß, nach Erlöschung des gräflich-hoornischen Mannstammes, zwei Brüder, Philipp und Floris von Montmorency, den ersten 1544, den andern 1568, in die Grafschaft succediren, und ertheilt beiden die Belehnung (I). Neben dem ersten belehnt er aber auch mit der Grafschaft im J. 1544, der Acte zuwider, dessen Großmutter Maria von Montmorency, geborne von Montygni, so wie nach ihrem 1550 erfolgtem Tod deren Enkelin Maria, vermählte Gräfin von Lalein*).

Der Acte zuwider, versagt er nach dem Tode Floris von Montmorency (1570) dem Grafen Hermann von Nieuvenaer, so wie nach dessen Ableben (1578) dessen Schwester Walburg, die Belehnung, welche beide in der Acte sogar namentlich zur Lehnfolge berufen waren (I. u. II.).

Der Acte und selbst seinem eigenen juri curiae zuwider, erklärt er (1570) die Grafschaft für ein Mann-

*) Deduction, Urkundenbuch, Num. III. und LVII.

lehn, das nach Erlöschung des gräflich-hoornischen Mannstammes (1544) dem Lehnhof heimgefallen sey (§. 1). Und doch hatte er noch unlängst, der Acte und dem juri curiae gemäß, zwei Individuen aus dem gräflich-hoornischen Weiberstamm, die Brüder Philipp (1544) und Floris (1568) von Montmorency, zur Lehnfolge gelassen und sie belehnt (l), so wie (1544) die in der Acte übergangene Maria von Montmorency, welche gleichfalls zu dem gräflich-hoornischen Weiberstamm gehörte.

Nachdem er, der Acte und dem juri curiae zuwider, dreissig Jahre lang die Grafschaft als heimgefallenes Lehn, wenigstens civiliter neben dem Pfandinhaber von Bleyenbeck, zu besitzen vorgegeben und behandelt hatte, belehnt er (1600 oder 1601) mit derselben, der Acte und dem juri curiae gemäß, den Freiherrn Hermann Dietrich von Mylendonck und dessen zwei jüngere Brüder, aus dem Weiberstamm der Grafen von Hoorn, denen die Lehnfolge nach dem Ableben der Gräfin Walburg von Nieuvenaer (1600) — welcher der Lehnhof die Belehnung widerrechtlich versagt hatte — angefallen war.

Drei Jahre später (1603), noch bei Lebzeiten des von ihm belehnten Hermann Dieterich von Mylendonck, und ungeachtet nicht possessio feudi vacua war, belehnt er mit der Grafschaft, der Acte und dem juri curiae zuwider, einen extraneum, den von Cerclair, der sein vermeintliches Recht von einer, in aller Hinsicht widerrechtlichen, Schenkung unter den Lebendigen der oben erwähnten Gräfin Walburg von Nieuvenaer ableitete; welcher der Lehnhof, obwohl wider Recht, die Belehnung stets versagt, mithin sie nie als berechtigt zu

dem Lehnbesitz, und noch weniger zu einer Verfügung über dieselbe durch Schenkung, anerkannt hatte. Der Lehnhof giebt sogar (3. Sept. 1603) dem von Cerclair Erlaubniß, über die Grafschaft Hoorn nach eigenem Gefallen zu verfügen (§. 8).

Zwei Jahre später (1605) veranlaßt der Lehnhof den von Cerclair zu einem Verzicht auf die Grafschaft, und nimmt, der Acte und dem juri curiae, sogar der von ihm vor wenig Jahren den Brüdern von Mylendonck ertheilten Belehnung zuwider, die Grafschaft in eigenen Besitz; doch angeblich nur auf so lang, bis die Klagansprüche derjenigen, welche Prätension darauf machten, durch Urtheil und Recht, oder auf andere Weise würden entschieden seyn (§. 6).

Im Jahr 1613 läßt sich der Lehnhof von der Pfandinhaberin der Grafschaft, Wittwe von Bleyenbeck, ihren antichretisch-pfandschaftlichen Besitz der Grafschaft kaufweise abtreten, und wird antichretischer Pfandbesitzer der Grafschaft (§. 7). Er spricht daher auch noch im folgenden Jahr (1614) in einer, dem Bevollmächtigten der Staaten von Holland und Westfriesland ertheilten Antwort, nicht von einem ihm zustehenden eigenthümlichen Besitz der Grafschaft, sondern erklärt, daß vor der Hand noch keine Belehnung über dieselbe ertheilt werden könne, weil noch verschiedene Herren Anspruch darauf machten (§. 8). Aber 56 Jahre später (1661) trägt er kein Bedenken mehr, in einem Antwortschreiben an die GeneralStaaten der vereinigten Niederlande seine wahre Absicht unverholen an den Tag zu legen, durch die Erklärung, daß er die Grafschaft eigenthümlich und als dem bischöflichen Tafelgut einverleibt besitze, ohne hiebei der

Ansprüche irgend eines Successionsberechtigten weiter zu erwähnen (§. 9). Wider Recht trachtete er also seinen, von der Wittwe Bleyenbeck cedirt erhaltenen, pfandschaftlichen Besitz eigenmächtig in einen eigenthümlichen zu verwandeln.

Diese eigenmächtige Verwandlung der Besitzart ist um so widerrechtlicher, da der Lehnhof die Pfandschaft, seiner eigenen, kurz vorher an die Wittwe von Bleyenbeck ergangenen gerichtlichen Inhibition zuwider (§. 7), sich von dieser Pfandinhaberin hatte cediren lassen.

Es kann endlich die unbefugte mutatio caussae possessionis, insbesondere gegen die successionsberechtigte Familie von dem Knesebeck um so weniger in rechtlichen Betracht kommen, da diese nicht schuldig ist, die von Bleyenbeckische Rentenforderung und den darauf gegründeten antichretischen Pfandbesitz anzuerkennen. Jene Schuldforderung und Verpfändung ist ohne ihrer Ahnherren agnatischen Consens, von einem Seitenverwandten derselben (Philipp von Montmorency) contrahirt, und der antichretische Pfandbesitz ist, gleichfalls ohne jenen Consens, von einer blossen Leibzüchterin (Anna von Egmont, 1573), welche nur ein jus usufructuarium in feudo hatte, dem vom Bleyenbeck bewilligt worden (§. 7). Es ist aber, nach bekannten Rechten, ein lehn- und fideicommißberechtigter Agnat, wenn er in das Lehn- und FamilienFideicommiß succedirt, die von Vorbesitzern, ohne seine oder seiner Ascendenten Einwilligung, wenn gleich mit lehnherrlichem Consens, auf solchen bestellten Pfandschaften und contrahirten AllodialSchulden anzuerkennen nicht verpflichtet, namentlich nicht bei einem Lehn, das,

wie das in Frage stehende, mit einem FamilienFideicommiß belegt ist.

IV.

Bedarf es, nach so gehäufter Willkühr, nach so vielfachem vorsätzlichem Verstoß des Lehnhofs wider das eigene jus curiae und die FamilienFideicommiß- und SuccessionsActe von 1540, welche mit ausdrücklicher lehnherrlicher Einwilligung errichtet, von dem Lehnherrn eigenhändig unterzeichnet, und nachher in drei Successions-Fällen (1544, 1568, 1600), mittelst ertheilter Belehnung durch die That selbst mehrfach bekräftigt war; nach dem widerrechtlichen Versuch, caussam possessionis eigenmächtig zu ändern; endlich nach dem unausgesetzten, gerichtlichen und aussergerichtlichen Widerspruch aller, sowohl ex prima investitura secundum jus curiae feudalis, als auch ex pacto et providentia majorum, jure proprio tam feudali quam fideicommissario zu der SuccessionBerechtigten bis auf die neueste Zeit — noch eines weitern Beweises, daß das Hochstift Lüttich, seines Unrechtes sich klar bewußt, offenbar in unredlichem Glauben des eigenthümlichen Besitzes der Grafschaft Hoorn sich angemaßt, und solchen auf dieselbe unredliche Weise, mithin unter fortwährender Verpflichtung zu deren Herausgabe mit allen erhobenen und zu erheben gewesenen Nutzungen, bis zu seiner Secularisation fortgesetzt habe? Darf man sich verhehlen, daß, nach dem Rechtsbegriff, kein anderer als dieser unrechtliche Besitz von Lüttich auf die Nachbesitzer, seit dem Lüneviller Frieden, übergehen konnte? Und fordert demnach nicht die Gerechtigkeit, durch unverweilte Einräumung des vollständigen lehn- und fidei-

commißeigenthümlichen Besitzes der ganzen Grafschaft Hoorn, cum omni caussa, an die wahren und einzigen Successionsberechtigten, die Herren von dem Knesebeck auf Tylsen, der Wahrheit und dem Recht ein eben so williges als pflichtmäßiges Opfer zu bringen?

---

et.

n,

viuno Graf von Manderscheid.

teinderscheid. † 1498. —
n von Nieuvenaer.

m

r(lm II., Graf von Nieuvenaer. † 1547.
Acte von 1540 ertheilt ihm und seinen Nach-
n en die Lehnfolge nach kinderlosem Ableben
brüder Philipp und Floris von Montmorency.

Acten

des

Wiener Congresses.

12. Heft.

VIII.

Kurze Uebersicht über die Beschwerden der Reichs-Ritterschaft, welche durch die Souverainetäts-Einrichtungen seit dem Jahr 1806 bis jetzt hauptsächlich in dem Königreich Wirtemberg und Großherzogthum Baden herbeigeführt worden sind *).

§. 1.

Vorheriger Zustand des Reichs-Adels in Teutschland.

Was die ehemalige Reichs-Ritterschaft vor der Errichtung des Rheinbundes war, ist Jedermann bekannt.

*) Diese Uebersicht, auf 40 Octav-Seiten gedruckt, ward gleich zu Anfang des Congresses den Bevollmächtigten der verbündeten Mächte übergeben. — Im November 1814 folgte eine gedruckte „Ansicht über die künftigen staatsrechtlichen Verhältnisse des unmittelbaren Reichs-Adels in Teutschland." Sie ist abgedruckt oben Bd. I., Heft [illegible] S. [illegible] — 127. — Zwei Nachträge zu dieser Ansicht folgen unten, unmittelbar nach gegenwärtiger Uebersicht. Wider diese „Ansicht" enthält die zu München erscheinende Zeitschrift „Allemannia", Heft 7., März 1815, S. 9 — 39, eine Gegenschrift, unter dem Titel: Ueber die Verhältnisse des vormaligen Reichsadels. A. d. H.

Ihr Hauptsitz war in Franken, Schwaben, und am Rheinstrom; sie bestand aus mehr als 350 Familien, aus deren Mitte ehedem die ersten geistlichen ChurFürsten und die angesehensten geistlichen Fürsten Teutschlands genommen wurden.

Mehrere teutsche weltliche Fürstenhäuser sind selbst aus diesem Adel entstanden, während dem derselbe mehrere Dynastien jetzt noch unter seine Besitzungen zählt.

Diese ReichsRitterschaft besaß ehedem in Teutschland über 1600 QuadratMeilen, auf welchen sich mehr als 400 tausend Seelen befanden und die bei dem mildesten AbgabenSystem ihren GutsHerrn weit über eine Million Gulden rentirten.

Der privilegirte Gerichtsstand der ehemaligen ReichsRitter, ihre AbgabenFreiheit, ihre Berechtigung auf die angesehensten teutschen Erzstifter und Stifter, und ihre den übrigen Reichsständen assimilirte Landesherrlichkeit sind sämmtlich in der Offenkundigkeit gegründet.

Bekannt ist es, daß die ehemalige ReichsRitterschaft unter die ReichsAngehörige gezählt wurde, daß ihre Existenz auf die ReichsGesetze, auf den westphälischen Frieden, auf die kaiserlichen WahlKapitulationen und auf einen Besitzstand mehrerer Jahrhunderte begründet war, und daß sie einer eigenen CantonVerfassung genoß.

Ihre TerritorialBerechtigung kann mit derjenigen der Stifter und der ReichsStädte nicht verglichen werden. Sie besaßen ihre RechtsZuständigkeiten nicht als Corpus, sondern es war ein reichsgesetzlich anerkanntes PrivatEigenthum der einzelnen Familien, ein Recht, das sie mit allen übrigen ReichsStänden gemein hatten.

§. 2.

Schon in dem Lüneviller Frieden verloren zwei beträchtliche Cantone dieses Adels am Ober- und Nieder-

Rhein durch die Cession des linken Rhein-Ufers ein jährliches Einkommen von mehr als 267 tausend Gulden an sogenannten Droits féodaux.

Der Hauptdeputations-Schluß von 1803 sicherte ihnen zwar Entschädigungen an Renten für diesen Verlust zu; allein diese Zusicherung kam nie zur Würklichkeit.

Wie unvollständig die Restitution der Güter selbst von Seiten der Krone Frankreich geschah und mit welchem ungeheueren Aufwand solche verbunden war, ist noch in allgemeiner frischer Erinnerung.

Hierzu gesellte sich in Teutschland ferner die Haupt-Deputationsschlußmäßige Aufhebung der unermeßlich reichen teutschen Erzstifter und Stifter, die als ein wahres Eigenthum des teutschen Reichs-Adels angesehen werden konnten, ohne daß man daran dachte, ihm auch nur die geringsten Vortheile dagegen einzuräumen.

§. 3.

Dieses große Mißgeschick erreichte den höchsten Gipfel der Möglichkeit und vollendete die gänzliche Vernichtung des Reichs-Adels durch diejenigen Dispositionen, welche die Pariser Bundes-Acte vom Jahr 1806 zum Nachtheil des Adels theils würklich enthielt, oder wenigstens nach dem Sinn der unbefugten Ausleger enthalten sollte.

Bei dieser Gelegenheit wurden die adelichen Güter mit ihren Rechten eben so angesehen und behandelt, als ob sie disponible Domainen des die Kaiserkrone damals niederlegenden teutschen Kaisers gewesen wären.

Um sich bei dieser weitläuftigen Sache so kurz als möglich zu fassen und zugleich die Geschichte der Vernichtung des Adels möglichst anschaulich darzustellen, wird man sich hier auf bloße ungeschminkte Facta beziehen.

Man offerirt sich den Beweiß eines jeden dieser Thatsachen auf der Stelle stringent zu liefern, und überläßt nunmehr vertrauensvoll die Beurtheilung des Ganzen nach dem ewig bleibenden Maaßstab der unveränderlichen Gerechtigkeit der unpartheiischen Welt und Nachwelt.

§. 4.

Erste wirtembergische AdelsConstitution von 1806.

Im Königreich Wirtemberg wurde der Adel sogleich nach der MediatisationsActe von 1806 nach mildern Grundsätzen behandelt.

Es wurde ihm 1) durch die Organisation vom 18. Merz 1807 der Bezug seiner gutsherrlichen und andern Revenüen belassen und bei dem Umgeld und sonstigen nutzbaren kleinen Regalien Entschädigung zugesichert. §. 27.

2) Wurde er zwar der MilitärPflichtigkeit, der Einquartirung, den MilitärFrohnden und der Nachsteuer unterworfen. §. 28. Auch ihm

3) die UnterthanenRezeptionen, die Auswanderungs-Erlaubniß und ConcessionsErtheilungen aller Art entzogen. §. 29. Jedoch wurde er

4) von den PersonalSteuern befreit, von den GrundSteuern aber nur alsdann, wenn erwiesen werden konnte, daß schon vor 60 Jahren seine Güter ein eigentliches steuerfreies adeliches HofGut zusammen gebildet haben. §. 32.

5) Die Forst- und JagdGerichtsbarkeit wurde dem ReichsAdel in seinen eigenthümlichen und Communalwaldungen nach den königlichen Gesetzen und unter oberforstamtlicher Aufsicht belassen. §. 33.

6) Die adelichen PatrimonialGerichte hatten die CivilGerichtsbarkeit erster Instanz behalten; eben so

die StrafGerichtsbarkeit nach dem bisherigen Gesetz §. 51.

7) Sämmtliche RitterguthsBesitzer wurden in Ansehung der Civil- und CriminalJurisdiction dem Ober-JustizCollegium zweiten Senats, als privilegirten Gerichtsstand unterworfen. §. 53.

8) Sollten sie allgemeine LandesAbgaben zahlen. §. 58.

9) PatronatRechte bei Kirchen und Schulen verblieben denselben, so wie das ErnennungsRecht der Justiziarien. §. 65. und 66. Endlich

10) wurde die vormalige politische Verbindung der Adelichen unter sich durch Cantone aufgehoben und untersagt. §. 2.

§. 5.

Spätere Abänderungen dieser Constitution.

Wenn man diese Organisation mit dem §. 26. der BundesActe zusammenhält, so scheint hauptsächlich in dem ConscriptionsGesetz eine gesetzwidrige Härte zu liegen; die meisten übrigen Gegenstände aber sind so geartet, daß sie das Gouvernement, nach dem damaligen Sinn der nunmehr nicht weiter verbindlichen rheinischen BundesActe, rechtfertigen, der Adel aber ertragen konnte.

Welch ein ungeheurer Abstand erscheint aber, wenn man jene primitive Organisation mit den spätern Abänderungen zusammenhält und sich daraus die Ueberzeugung verschafft, daß von allen obigen zum Vortheil des Adels bestimmten verschiedenen Punkten ausser dem Privilegium fori und dem PatronatRecht demselben kein einziger geblieben ist, während dem noch eine Menge drü-

[illegible] und den Adel ganz zerstörende Königlichen Verfügungen hinzugekommen ist.

§. 6.

1) Wurde der ReichsAdel von dem Souverain, ohne die gehörige Eidesentlassung vorher förmlich bewürkt zu haben, durch Drohungen und Arrest zur Huldigung genöthiget;

2) Ist denjenigen Adelichen, die keine königliche Charge bekleideten, aller Rang genommen, und sind dieselben nach den Buchhaltern und andern geringen Offizianten einrangirt worden.

RangReglement vom 1. Aug. 1811.

3) Sie zahlen die Wohnsteuer, so bald sie nicht auf ihren Schlössern wohnen.

GeneralRescript vom 27. Nov. und 6. Dec. 1810.

4) Die adelichen Söhne sind militairpflichtig, ohne einen Rekruten einstellen zu dürfen, und werden dadurch noch härter gehalten, als jeder andere Unterthan, da weder einzige Söhne, noch solche, welche mit natürlichen Fehlern behaftet sind, von der Militairpflichtigkeit ausgenommen werden. Dieses Gesetz muß auf die desto leichtere und schnellere Apertwerdung der Lehen nothwendig einen entscheidenden Einfluß haben, worüber schon ein Beispiel vorliegt.

Zur offenbaren Kränkung und Herabwürdigung des Adels wurde gesetzlich noch hinzugefügt:

Daß die Söhne der Adlichen blos allein von der Pflichtigkeit zu Offiziers-Bedienten, Fuhr- und Wagenknechten eximirt seyn sollen.

MilitärConscriptionsOrdnung vom 26. Aug. 1809.

5) Bei Gelegenheit der Unruhen im Voralberg wurden alle Edelleute zum persönlichen Dienst aufgefordert und auch sogar die Dienstuntauglichen und physisch Verhinderten mußten während der Dauer dieser Unruhen den 4ten Theil ihres Einkommens als ExtraSteuer bezahlen.

Verordn. vom 26. Juni 1809.

6) Die allein im Königreich Begüterten dürfen ohne Erlaubniß in keine fremden Kriegs- oder CivilDienste treten.

7) Diejenigen adelichen GutsBesitzer, die zugleich in andern Staaten des rheinischen Bundes possessionirt sind, müssen, wenn sie sich in jenen Diensten befinden, um gleichmäßige Erlaubniß nachsuchen: müssen aber, wenn sie mehrere Söhne oder CollateralVerwandte haben, wenigstens einen derselben zum Dienst, oder zur Niederlassung im Königreich bestellen, oder wenigstens 3 Monat Residenz im Lande machen.

8) Diejenigen Gutsbesitzer, die ausser dem rheinischen Bund possessionirt sind, dürfen nicht in den Diensten jener fremden Mächte verbleiben, sondern müssen wenigstens einem Mitglied ihrer Familie diese Besitzungen abtreten, um dem Königreich zu dienen und darinn zu wohnen; im Fall der Weigerung oder der Unmöglichkeit aber werden sie gezwungen, ihre Güter gleich zu verkaufen.

Beschluß vom [illegible] Sept. [illegible]

9) Die letzte Verfügung wurde besonders gegen die kaiserlich östreichischen Staaten erneuert und geschärft.

SpecialDecret vom 26. Jan. 1810.

10) Sämmtliche Vasallen und Unterthanen, die im Königreich Güter besitzen, sind verbunden ihren auswärtigen Wohnsitz und ihre DienstVerhältnisse zu verlassen.

Decret vom 26. Octob. 1806.

11) Kein Edelmann darf das Königreich ohne Urlaub verlassen und wenn es auch nur auf wenige Stunden in seine benachbarten Besitzungen wäre.

Decret vom 29. Juli 1806.

12) Die adelichen Gutsbesitzer unterliegen dem AuswanderungsVerbot, welches nunmehr gar keine Auswanderung mehr gestattet.

13) Sie müssen sich wie jeder gemeine Unterthan der allgemeinen Entwaffnung unterwerfen, wenn sie kein JagdRecht haben.

14) Bei ebenbürtigen Heirathen müssen die Adelichen die Anzeige machen, bei unebenbürtigen aber Erlaubniß einholen.

Verordn. vom 29. Juli 1808.

15) Alle in den adelichen Familien bisher bestandenen Rechtsgewohnheiten, testamentarische Verordnungen, ErbVerträge, Primogenituren, Majorate und Seniorate und andere FamilienGesetze, welche ein von den landrechtlichen Bestimmungen abweichendes ErbfolgeRecht für einzelne Familien festgesetzt hatten, sind unkräftig erklärt und sollen blos nach dem Würtembergischen Landrecht künftig die Erbfolgen entschieden werden, so daß frühere Entsagungen und Verzichte ungültig sind.

Verordn. vom 22. April 1808.

16) Die von den adelichen Gutsbesitzern bisher ausgeübte Patrimonial-Gerichtsbarkeit ist in ihrem ganzen Umfange sowohl in Hinsicht der Criminal-, Civil- und Forstgerichtsbarkeit, als auch aller auf Polizei-Gegenstände sich beziehenden Jurisdiction gänzlich aufgehoben.

General-Rescr. vom 19. Mai 1809.

17) Die adelichen Gutsbesitzer beziehen kein Beisitz-Geld mehr weder von Christen noch Juden.

18) Sie haben in ihrer und in ihrer Hintersassen Waldung weder die Wald- noch Jagdnutzung.

19) Alle Steuerfreiheit wurde den adelichen Gutsbesitzern genommen.

General-Rescript vom 10. Mai 1809.

Ausserdem ist Stempel, Accis und Zoll unerschwinglich und wird sogar auf eigene Erzeugnisse ausgedehnt, die von einem benachbarten adelichen Gut auf das andere welches dem nemlichen Ritter zusteht, zur Nothwendigkeit gebraucht werden; ja selbst von den Kriegsbedürfnissen, die theils zur Armee geliefert wurden, theils von denen Gegenständen, welche die Armee im Land verzehrte, mußte dem Souverain noch außerdem ein schwerer Accis entrichtet werden.

Für ein jedes adeliches Pferd, das aus dem Königreich in ein benachbartes adeliches Gut der Reise halber gebracht wird, muß die unerhörte Abgabe von 48 Kreuzer bezahlt werden.

20) Sie sind bloß PrivatEigenthümer ihrer Waldungen und bezahlen 4 Kreuzer vom Gulden des Holz-Ertrags als StammMiethe.

21) Die Besitzungen der Adelichen, die in verschiedenen Territorien liegen, sind sich in Ansehung der Erzeugnisse und in ihrer Hin- und Herschaffung ganz fremd und müssen alle Zoll- und Transito-Abgaben wie Landfremde entrichten.

22) Die Steuern sind unerschwinglich, besonders in Vergleichung mit den Grundsätzen in Oestreich, wo ein Unterschied zwischen Dominical- und RusticalSteuern ist; und [illegible] VermögensSteuern für die Begüterten.

Der Adel zahlt weit mehr Steuern als der Bauer, deswegen, weil man seine Güter bis auf den letzten

Schuh vermessen hat, während dem man der offenbar zu geringen Angabe der Bauern trauete.

23) Mehrere Einkünfte, die angeblich aus der Oberhoheit fliessen, sind dem Adel genommen worden, und dadurch sind Eingriffe in seine GrundRevenüen geschehen, welche er von ewigen Zeiten als Territorial- und LeibeigenschaftsHerr seiner Unterthanen zu erheben berechtigt war. Blos Zehenten, Zinsen und Gülden hat man ihm gelassen.

24) Das CentralEigenthum der adelichen Korporationen hat der königliche Schatz an sich gezogen, und in dem Archiv des Kanton Kraichgau's zu Heilbronn wurden sogar die Gemälde noch lebender RitterRäthe das Stück um 24 Kreuzer zum Vortheil des königlichen Schatzes an den Meistbietenden verkauft. Die Adelichen mußten ihren vom Kaiser verliehenen Orden entsagen und durften sogar den Titel von kaiserlich oder östreichischen Kammerherren nicht weiter führen; ja es wurde von ihnen verlangt, die KammerherrnSchlüssel zurückzuschicken. Mehrere Mitglieder wurden ohne allen Anlaß als verdächtig erklärt und unter Aufsicht an gewisse Orte consignirt.

25) Die adelichen Pferde werden wie andere conscribirt, so, daß kein Adelicher sicher ist, auch nur ein einzelnes ihm angenehmes Reitpferd für sein Eigenthum betrachten zu können.

26) Hand- und Spannfrohnden müssen die Gutsherren beim ChausseeBau verrichten lassen, und zu den Quartieren, Vorspann und KriegsRequisitionen müssen sie, wie ein Bauer nach dem Schatzungsfuß concurriren.

Wenn man diese äusserst merkwürdigen und drückenden Abänderungen mit dem ersten königlichen OrganisationsEdict oder mit der BundesActe zusammenhält, so findet man einen Contrast, und eine Abänderung von Grundsätzen, über die man billig staunen muß. Wozu aber die erste mildscheinende Organisation, wenn bei solchen dem Adel ganz destruirende Bestimmungen schon in petto waren?

Die Summe der Kränkungen, die im Königreich Würtemberg dem Adel zugefügt worden sind, reducirt sich nach dem Gesagten auf acht HauptKapitel:

a) Wurde desselben gänzliche Zernichtung und Heruntersetzung sehr bestimmt ausgesprochen.

b) Wurde er durch willkührliche Einschränkungen gedrückt und als der ehedem freieste Stand seiner persönlichen Freiheit dermassen entsetzt, daß er bei den unschuldigsten Handlungen mit schweren Inquisitionen, wegen beleidigter Majestät, heimgesucht worden.

c) Wurde er durch die Cassation der Primogenitur, Fideicommiß und Hausgesetze,

d) durch Entziehung der Jurisdiction,

e) durch ungeheure Abgaben gänzlich zu Grund gerichtet und zu Boden gedrückt.

Insbesondere aber wurde er

f) durch die JurisdictionsEntziehung die Adelichen, die vorher ihre eigenen Beamten hatten, nun vollends den OberSchultheissen unterworfen und von diesen willkührlich gemißhandelt, während sie den ersteren sonst befehlen durften.

g) Mußte er in den SteuerAnschlag die ihm früher entzogenen Revenüen immer noch einwerfen, ohne

daß ein deßfallsiger Abzug erwirkt werden konnte, und während dem

II) der Souverain bei den StandesHerrn wegen verlorner Revenüen Schulden übernahm, so wurde an eine ähnliche Schuldenübernahme bei den GrundHerren gar nicht gedacht.

Erste Constitution des Reichsadels im Großherzogthum Baden.

Im Großherzogthum Baden ist der Adel ganz nach dem königlich Würtembergischen Maasstab und in manchen Stücken noch weit härter, allenthalben aber mit weniger Consequenz behandelt worden.

Das dasige GrundherrlichkeitsEdikt vom 22. Juli 1807 wurde noch von dem jüngst verstorbenen Großherzog Carl Friedrich von Baden festgesetzt, und enthält nach Maasgabe der nun glücklicherweise gänzlich abrogirten rheinischen BundesActe einen sprechenden Beweis von Mäßigung und Milde, welche der Adel in Jenem verehrten Regenten stets mit dankbarer Rückerinnerung segnen wird.

Die SchlußClausel dieses GrundherrlichkeitsEdicts trägt den unverkennbaren Charakter eines ewig bleibenden und unveränderlichen StaatsGrundGesetzes auf der Stirne und lautet also:

Nach diesem Unserm in Kraft ewigen Grund-Gesetze als Unserer Staats-Verfassung ausgesprochenen Willen, versprechen Wir nunmehro für Uns und alle Unsere Nachkommen an der Regierung, allen Rittern und GrundHerren Unseres Staats Sicherheit und Schutz für die ihnen darnach zugesprochenen Rechte, so wie Wir Uns auch der hiernach angemessenen zugetheilten Unterwürfigkeit von ihnen sicher

gewärtigen, und befehlen Wir allen Unseren Ministern, Präsidenten, Hof- hohen und niedern Räthen, und Beamten, die jetzt sind, oder künftig seyn werden, sich darnach genau zu achten und darwider nicht zu handeln, so wie Wir Unsern Gerichten insbesondere auf das Gewissen geben, in ihren Rechtserkenntnissen davon, es geschehe dann mit beider Theile Willen, nicht zu weichen, sondern denselben sowohl wider Uns als für Uns buchstäblich und genau nachzugehen.

§. 9.

Dieses GrundHerrlichkeitsEdikt enthielt nachfolgende Bestimmungen:

1) Wird dem Adel ein privilegirter Gerichtsstand angewiesen, pag. 6.

2) Wird ihm die Aufschlagung seines Wohnsitzes da gestattet, wo er es für gut findet, pag. 7.

3) Der Adel ist ganz vom Milizenzug frei, pag. 8.

4) Es wird demselben gestattet, in fremde Civil- und MilitärDienste zu gehen, so lang keine feindlichen Verhältnisse den Heimruf veranlassen, pag. 8.

5) Wird ihm die Autonomie und jede beliebige innere FamilienEinrichtung belassen, pag. 9.

6) Die ritterschaftlichen Corporationen werden untersagt, pag. 10.

7) Die GrundHerren bezahlen keine directe persönliche Steuer, ausser allgemeine VermögensSteuer in ausserordentlichen Fällen, pag. 10.

8) In Auswanderungsfällen zahlen sie von der Fahrniß keine Nachsteuer; von den Liegenschaften aber erst nach 20 Jahren, von der rheinischen BundesActe an gerechnet, jedoch auch alsdann erst als Retorsion, wenn der Staat, in den sie ziehen, keine Freizügigkeit gestattet, pag. 11.

9) [illegible] Vorzug [illegible] Erbschaften, HeirathsGut und sonstigem Vermögen, pag. 11.

10) Eigenes Consumo und BesoldungsNaturalien sind auf den adelichen Gütern, auch wenn sie im Ausland liegen, Accis und Zoll frei, pag. 11.

11) Sie genießen 1/3 SteuerFreiheit bei ihren Eigenschaften, pag. 12.

12) Die zu einem Edelhof gehörigen Hofraith und LustGärten sind steuerfrei, pag. 13.

13) Die SteuerFreiheit erstreckt sich nicht auf neuerworbene Güter, die nicht zum Rittergut gehören, pag. 14.

14) Die CriminalGerichtsbarkeit und Kirchenherrlichkeit fällt dem Souverain heim, pag. [illegible].

15) Die bürgerliche Strafgerechtigkeitspflege, die bürgerliche Gerichtsbarkeit über Streitsachen, die gerichtliche und obrigkeitliche Rechte und die OrtsPolizei bleibt den adelichen Gerichtshaltern unter der einschlägigen obern Staatsleitung, pag. 15.

16) Das SteuerRecht und die hohen Regalien fallen dem Staat zu, pag. 19.

17) Die niedern Regalien verbleiben den Grundherren, pag. 20.

18) Das PatronatRecht und ZehntRecht gleichmäßig, pag. 22.

19) Der Zoll wird den ReichsRittern mit dem EinlösungsRecht für den Souverain, unter dem für erstere nachgelassenen Beweis, hinsichtlich seiner Acquisition belassen, pag. 23.

20) Das Abzugsrecht und Umgeld gleichmäßig, pag. 24.

21) Der Accis fällt dem Souverain zu, pag. 24.

22) Forst-Jurisdiction, Jagd und Fischerei verbleibt den Adelichen, pag. 24.

23) Polizeigefälle theilen sich nach den Berechtigungen der Polizeigewalt, pag. 25.

24) Primogenitur, Majorate und Seniorate werden erhalten, pag. 26.

§. 10.

Abänderungen dieser ersten Constitution.

Von diesen 24 Sätzen ist dem Adel weiter nichts als
die Freiheit des Wohnsitzes;
das Recht in auswärtige CivilDienste zu gehen;
die Autonomie, Primogenitur ꝛc.
die Nachsteuer Freiheit und der sehr beschränkte Genuß der kleinen Regalien,
geblieben.

Alle übrigen Gegenstände aber, nämlich:
der privilegirte Gerichtsstand,
die Freiheit von dem Militzenzug,
alle Steuer- und AccisFreiheit, sowohl in ordinario als extraordinario,
die Civil- und Criminal Jurisdiction,
die Forstherrlichkeit,
die PolizeiGewalt mit ihren Gefällen; und
das PatronatRecht
sind demselben nach und nach genommen worden, und ausserdem hat sich zu dieser Entziehung für den Adel noch ein Heer der allerdrückendsten GeldAbgaben gesellt.

§. 11.

Entzogene Schatzungs- und Accisfreiheit.

1) Wurde dem ReichsAdel in dem Großherzogthum Baden die früher bewilligte 1/3 SteuerFreiheit und gänzliche Befreiung vom Accis bald wieder entzogen.
Regierungsblatt 1809, pag. 153.
Regierungsblatt 1812, pag. 5.

Die SteuerFreiheit wurde ohne allen Vorwand de facto genommen.

Das Gouvernement führte sodann eine schwere VermögensSteuer ein, die jährlich auf 4 Quartalien berechnet, und auf eine unerhörte Weise jährlich in 10, 11 und 14 Quartalien erhoben, und mithin über's Dreifache erhöht worden ist.

Da diese Abgaben nicht genügten, so wurde diese VermögensSteuer wieder abgeschafft, und statt solcher eine neue, das Land ungeheuer drückende Zoll- und AccisRegie eingerichtet, und da auch dieses nicht erklecklich war, so gieng man den schärfsten Weg, und ließ die Zoll- und AccisRegie neben der VermögensSteuer in ihrer ganzen Ausdehnung zugleich bestehen, wodurch der Adel, statt der vorher genossenen Freiheit, mit sechs bis achtfach erhöheten schweren Abgaben überlastet wurde.

Der Adel wurde gleich nach Erlassung des ersten ConstitutionsEdikts catastrirt; alle später von dem Souverain an sich gezogene Revenüen oder indirecte Verluste an solchen wurden ihm an seinen Catastern nie abgeschrieben; auch konnte es der Adel durchaus nicht dazu bringen, daß der Souverain auf diese namhafte Entziehung Schulden des Adels übernommen hätte, welches doch bei den Standesherrn für billig erachtet worden war, wie auch wirklich geschehen ist.

Entzogene Freiheit von der MilizPflichtigkeit.

2) Vom Milizenzug wurde der Adel in dem GrundherrlichkeitsEdikt auf eine sehr liberale Art deswegen dispensirt,

weil der Staat die gerechte Erwartung von ihm habe, daß er sich zu allen angemessenen Staatsdiensten vor-

züglich qualifiziren, und sich solchen aus eigenem Antriebe widmen werde.

Diese ehrenvolle Auszeichnung war inzwischen bei weitem nicht in dem Sinn der gegenwärtigen Staats-Verwaltung, sondern es erging das neue Conscriptions-Gesetz vom 28. Juli 1812.

Regierungsblatt pag. 131.

worinnen der §. 8. des Grundherrlichkeits-Edicts ausdrücklich aufgehoben und dem Adel jede Freiheit vom Militzenzug namentlich entzogen worden ist,

mit der weiter beigefügten, höchst demüthigenden, erläuternden Beschränkung vom 4. Dec. 1812.

Regierungsblatt pag. 227.

daß, wenn durchs Loos der Sohn eines vom Adel getroffen wird, so soll diesem, wenn er einen andern für sich einstellen will, das Einstellen nicht eher erlaubt werden, als bis er sich vorher persönlich beim Großherzog gemeldet und Zeugnisse über seine bisherige Bildung beigebracht hat; die Erlaubniß wird alsdann der Großherzog ertheilen, wenn der Gezogene sich durch Erziehung und Bildung dazu qualifizirt; andernfalls aber muß er nach dem getroffenen Loos als gemeiner Soldat beim Militair bleiben.

Es liegt hierin der eben so laute als unverdiente Vorwurf, als ob der Adel seine Schuldigkeit in diesem Stück nicht gethan habe, und er durch Gesetze dazu angetrieben werden müßte; ja, daß die häusliche Bildung und Erziehung seiner Söhne so sehr vernachlässiget werde, daß sie sich zur obrigkeitlichen Aufsicht eigne; eine erniedrigende Härte, wozu auch nicht die mindeste Veranlassung vorhanden ist.

Entzogenes Privilegium fori.

3) Wurde demselben der privilegirte Gerichtsstand entzogen und solcher in allen Personal- und RealKlagen dem eigenen von ihm aufgestellten und von ihm bezahlten Beamten unterworfen.

Dieß geschah in der merkwürdigen Organisation vom 26. Nov. 1809.

Der Adel hat nicht ermangelt, hierüber sehr dringende Vorstellungen bei dem Großherzog einzugeben; allein sie blieben ohne alle Berücksichtigung, und es war eine abermalige tiefe Kränkung und Herabsetzung desselben, wenn durch das Gesetz vom 21. Merz 1812 die StandesHerren, die Minister, Staatsräthe, Geheime KabinetsRäthe, Ministerial- und DepartementalDirectoren, die Vorsteher der Justizhöfe, ja sogar die geringsten HofDiener, die Canzleisässigkeit erhielten, während dem der so bedeutend begüterte Stand der GrundHerren seinem eigenen Beamten unterworfen blieb.

In dem OrganisationsEdict vom 26. Nov. 1809 war den Grundherrn die Rechts- und DorfsPolizei schon größtentheils in der Würklichkeit entzogen, und die baldige Wegnahme der Jurisdictionen aller Art ziemlich bestimmt angedeutet.

Entzogene Jurisdiction und Polizei.

Die Würklichkeit dieser Vorhersagung blieb nicht lange aus, denn

4) das Gesetz vom 14. Mai 1813, Regierungsblatt pag. 87.

bestimmte nunmehr,

daß alle Obrigkeit in Criminal- und Civil-, auch Rechts-, Kirchen- und gemeinen Polizei-, auch Re-

gierungsSachen vom 1. Juni 1813 an den Staat übergehen und den Grundherrn entzogen werden sollen.

So wurde der Adel, der vorher seinem eigenen Beamten untergeordnet worden war, nun auch vollends seinen eigenen Schultheißen unterworfen, welche nach dem dürftigen Grad ihrer Bildung eine solche seltene und unerwartete Gewalt zur gänzlichen Avilirung ihrer vorigen Herrschaft meisterhaft benutzten.

Als Motive dieses Gesetzes werden angegeben:

a) gebietende Umstände, bezüglich auf das Wohl des Großherzogthums, und

b) das von dem dermaligen Großherzog noch nicht anerkannte ConstitutionsEdict über die grundherrlichen Rechte.

Beide hier angeführte Motiven beruhen theils auf einem offenbaren Irrthum, theils sind sie der Wahrheit nicht gemäß, wie allstündlich aus der eigenen großherzöglichen Gesetzgebung dargethan werden kann, indem der dermalige Großherzog das ConstitutionsEdict für den Adel oft und vielmal anerkannt hat:

Regierungsblatt pro 1808, p. 315.

Regierungsblatt pro 1812, p. 5. 55. 77. und 130.

Diese harte Verfügung blieb vom Mai 1813 bis zum Merz 1814 unausgeführt, und wurde mit allen ihren destruirenden Folgen erst alsdann vollzogen, nachdem der jüngste Pariser Friede für Teutschland die nahe Hoffnung einer neuern glücklichern Verfassung schon bestimmt anzeigte.

In diesem merkwürdigen Zeitpunct, wo ganz Teutschland enthusiasmirt zu den Waffen griff, und wo Jedermann sich beeilte, alles, was ihm lieb und theuer war, dem Vaterland darzubringen, wurden in dem Großherzogthum Baden alle bisher bestandene Bande zwischen

Obrigkeit und Unterthanen zerrissen, die vorher bestandene grundherrlichen Beamten von ihren Stellen verdrängt, der Verfassung unkundige Subjecte auf große, ihrer Uebersicht nicht gewachsene, BezirksAemter gesetzt, und wenigstens so viel von dem Gouvernement bewürkt, daß nicht nur aller grundherrlicher Einfluß auf die vorherige grundherrliche Unterthanen ganz zerstört, sondern auch das Land mit mehreren hundert tausend Gulden neuer Pensionen belästigt wurde, die der großherzoglich-badischen Staatsverwaltung deswegen gleichgültig sind, weil sie nicht auf dem großherzoglichen Aerar, sondern auf dem Lande lasten; auf dem Lande, das in dem Augenblick zu Rettung des Vaterlandes schon schwer drückende Abgaben genug hatte.

Entzogenes PatronatRecht.

5) Wurde dem Adel zu gleicher Zeit das Patronat-Recht als ein unstreitig gebührendes und wohl erworbenes altteutsches PrivatEigenthum erst noch nach dem letzten Pariser Frieden ohne alle Veranlassung genommen, während dem derselbe dieses Recht durch frühere Dotationen der Pfarreien Titulo onoroso acquirirt hatte, und derselbe sogar exekutive gezwungen, die Pfarrer und Schullehrer, wie vorher, zum Theil aus seinen CammeralRevenüen fortzubezahlen.

Forsteilichkeit.

6) Wurde demselben von dem badischen Gouvernement die ganze Forsteilichkeit und übergebliebene niedere Polizei mit allen ihren Utilitäten dermaßen und mit der Härte entzogen, daß er nunmehr weder von den Schultheißen und Gerichtsbestellungen, noch von den Bürger- und Beisassen-Annahmen auch nicht einmal Nachricht erhält, geschweige dabei concurriren darf.

Hiedurch gerathen alle diejenigen grundherrlichen Abgaben, welche durch die Schultheißen erhoben werden, nicht selten in die größte Verwirrung, indem ihm abgeneigte Personen an diese Stellen gesetzt werden; seine Communen kommen dadurch in den augenscheinlichsten Abgang; die FeldPolizei kann kaum mehr gehandhabt werden, und die grundherrlichen Waldungen werden durch WaldFrevel verwüstet, weil der neu angestellte SouverainetätsBeamte entweder aus Unkunde, oder aus bösem Willen die Ortschaften mit unqualifizirten Beisassen und Unterthanen überlastet.

Vergebliche und unzweckmäßige SteuerRenovatur.

7) In dem Augenblick, wo man große Ursache hat, die pecuniären Hülfsmittel möglichst zu schonen, wurde eine operose SteuerRenovatur mit ungeheuerem GeldAufwand in dem ganzen Großherzogthum, so wie in mehreren andern BundesStaaten veranstaltet.

Zum Theil wurden äußerst ungeschickte, der Sache unkundige, ja nicht selten verrufene Subjecte dazu angestellt; die GrundHerren, als meist begüterte, denen die Verhältnisse am genauesten bekannt waren, wurden dabei nicht einmal consultative gehört, ihre Güter wurden von ihnen abgeneigten Bauern, die dadurch Richter in ihrer eigenen Sache wurden, eingeschätzt, und so ist es nur zu gewiß, daß durch diesen neuen sehr grossen Kostenaufwand weiter nichts als eine neue Ungleichheit im Schatzungswesen und eine merkwürdige neue Bedrückung des Adels erzweckt wird.

Entzogene JudenSchutzgelder.

8) Wenn von Entziehung grundherrlicher Intraden die Rede war, so hat sich das großherzogliche Finanz-

Ministerium nicht gescheuet, auch seine Gesetze rückwärts geltend zu machen.

Dieß hat es bei den JudenSchutzgeldern gethan, die es zum Theil als Kopf- und Gewerbsteuer ansprechen zu können glaubte. Die Sache würde anfänglich auf nähere Einsicht der Rechnungen ausgesetzt; das FinanzMinisterium fand nicht nöthig, sich mit dieser Nachforschung zu belasten, sondern es gieng den kürzern Weg, indem es am 18. Sept. 1813. No. 3299. verordnete, daß die Hälfte des JudenSchutzgeldes ohne weiters als Kopf- und Gewerbsteuer von Georgi 1807 rückwärts in die SouverainetätsCasse eingeliefert werden mußte.

Hierdurch wurden die ohnehin ruinirten GrundHerren genöthigt, durch ein rückwürkendes Gesetz bedeutende Summen, die manche Familien 3 bis 4000 Gulden betraf, bei Vermeidung der Execution, auf einem Brett an die StaatsCasse zu bezahlen, ohne daß die desfallsigen ehrerbietigsten Reclamationen auch nur einer Antwort werth geachtet würden. Wenn man sich auch auf die Justiz bezog, so war dieß eine vergebliche Mühe, nach der klaren Vorschrift der Organisation von 1809.

§. 13.

Verächtliche öffentliche Behandlung des Adels.

9) Besonders stark hat sich das großherzoglich-badische Gouvernement darin ausgesprochen, daß es dem vorherigen ReichsAdel alle öffentliche Achtung auf die allermarquirendste Weise entzogen hat.

Bei allen öffentlichen Gelegenheiten, als Leichen-Begängnissen, Huldigung 2c., wozu der Adel, dem man schon so vieles entzogen hatte, mit schweren Kosten aus dem ganzen Land ohne alle KostenVergütung einberufen wurde, behandelte man ihn als den allerletzten Stand,

er wurde zwischen dem KanzleyPersonale der Standes-Herren und den ProvinzialGeistlichen einrangirt. Er hatte Niemand noch als die DorfSchultheißen hinter sich.

Entziehung des kaiserlichen Ordens und Vertheilung der damit zusammenhängenden milden Stiftungen.

10) Wie genau das GeldInteresse mit der Herabwürdigung des Adels verbunden war, dafür bürgt nachfolgende wirklich unglaubliche Geschichte.

Der große und unvergeßliche Kaiser Joseph II. hatte im Jahr 1788 dem RitterCanton Ottenwald einen eigenen RitterOrden verliehen und damit hieng zugleich die Errichtung einer eigenen Casse zur Dotirung armer Fräuleins zusammen, die von den vermögenden OrdensRittern nach und nach zusammengeschossen wurde, bis sie über 12,000 Gulden an Kapital angewachsen war und mithin ein unstreitiges PrivatEigenthum der beischießenden Ritter constituirte.

Die neuen Souverains, welchen dieser Canton zufiel, verboten nicht nur das fernere Tragen dieses Ordens, ja sie theilten sogar dieses in einer milden Absicht zusammengeschossene PrivatEigenthum der beischießenden Ritter unter sich und zogen es in ihre StaatsCassen, uneingedenk seiner wahren primairen Bestimmung.

Die Ritter des Canton Kreichgaus wurden in diesem Stück noch härter behandelt, denn man befahl ihnen, ihre kaiserlichen Ordenszeichen entweder an die SouverainetätsBehörden auszuliefern, oder den chemisch ausgemittelten innern Werth derselben mit 36 fl. 30 kr. sage sechs und dreißig Gulden dreißig Kreuzer an die großherzoglich-badische StaatsCasse binnen 14 Tagen bei Vermeidung der Execution einzuliefern.

Die Wahl war hiebei nicht schwer und der Adel zahlte lieber diese 36 fl. 30 kr., als daß er sich von einem Emblem getrennt hätte, dessen dankbare Rückerinnerung ihm ewig theuer und unvergeßlich seyn wird.

§. 14.

Fortdauer des französischen Gesetzbuchs.

11) In keiner teutschen Provinz, als in dem Großherzogthum Baden besteht das für die teutsche Nation unberechenbare große Unglück der Fortdauer des französischen Gesetzbuchs, welches das teutsche Volk auf einmal in eine gänzliche GesetzUnkunde gestürzt, seine engesten FamilienBände zerrissen und ihm alles das, was Herkommen und Gewohnheit heiligte, entzogen hat.

§. 15.

Beschwerden gegen das Großherzogthum Hessen und Herzogthum Nassau.

Es würde zu weit führen, wenn man bei den übrigen BundesStaaten, besonders aber hinsichtlich der adelichen Beschwerden bei dem Großherzogthum Hessen und dem Herzogthum Nassau, die Summe der den Adel betroffenen Bedrückungen eben so weitläuftig ausheben wollte, da sie im Grund weniger oder mehr sich durchaus ähnlich sind und wenn auch in manchen rheinischen BundesConstitutionen die Worte glatter lauten, so ist nicht selten die Ausführung vorzüglich durch die Unterbehörden, die einen eigenen Werth darein zu setzen scheinen, den Adel gleichsam unter die Füße zu treten, desto drückender.

Noch andere Beschwerden.

So ist z. B. in dem Königreich Baiern dem Adel die Jurisdiction im ersten Rechtszug im Allgemeinen zwar

belassen, in der Ausführung aber sind die Kantone so weitläuftig bestimmt, daß dieser Vortheil nur wenigen zu gut kommt, und die weniger begüterte Classe (und dieß ist doch der größere Theil) deswegen auf diesen Vortheil verzichten muß, weil sie nicht reich genug ist, die zu einem HerrschaftsGericht willkührlich vorgeschriebene Anzahl von Unterthanen zu besitzen.

Allein auch dieß ist eine Einrichtung, die selbst bei den größern GüterBesitzern nothwendig in sich selbst zerfallen muß, denn nachdem in dem Königreich Baiern zur gänzlichen Destruirung und Ausrottung des Adels alle Primogenitur, Majorate, Seniorate, FamilienGesetze ꝛc. gänzlich aufgehoben und für ungültig erklärt worden sind, so lösen sich dadurch jede JurisdictionsVorbehaltungen für den stark begüterten Adel von selbst auf, und schon in dieser einzigen Verfügung liegt die laut ausgesprochene positive Bestimmung, daß in dem Königreich Baiern künftig durchaus kein GeschlechtsAdel mehr seyn solle.

Dieses für den ehemaligen ReichsAdel höchst traurige und gewiß nicht verdiente Loos wird durch das ungemein lästige dasige SteuerSystem und die Willkühr in seiner Bestimmung auf eine merkwürdige Weise beschleunigt, indem der Adel die ihm aufgelegten wahrhaft unerschwinglichen SteuerAbgaben kaum mehr aufzutreiben vermag; und sollte es sich unter diesen Umständen wohl noch verlohnen, daß der teutsche ReichsAdel, der stolz darauf ist, keine Adelsbriefe zu haben und dessen Geschlechter zuerst in den nunmehr beinahe vermoderten Tournir-Protocollen vorkommen, noch die bedeutenden AdelsRenovationsKosten zahle, welche die königliche StaatsCasse von allen den baierischen Adelichen bei Ver-

lust des Adels selbst verlangt, die keine königlich-baierischen AdelsBriefe aufzuweisen haben?

Selbst die uralte Benennung von Freiherrn hat man dem Adel neuerlich in einzelnen Provinzen des Königreichs Baiern entzogen und dafür die unteutsche Titulatur von Baron eingeführt.

§. 16.

Beschluß.

Durch alle diese Einrichtungen leidet aber der Adel keineswegs allein, sondern seine vorher so beglückten Unterthanen werden zugleich durch den allerhärtesten Druck, hauptsächlich im AbgabenSystem, wahrhaft geopfert.

Das arme Volk muß nothwendig unter der Last der bisher bestandenen schweren Abgaben erliegen, welche den armen Mann doppelt drücken, weil zu den grundherrlichen Schuldigkeiten sich noch die harten SouverainitätsLasten gesellten, die nach dem Prinzip der Uniformität unrücksichtlich jener ältern Schuldigkeiten erhoben werden.

So verliert der Adel nach und nach alle seine Intraden, indem die SouverainetätsAbgaben immer vor allen bezahlt werden müssen.

Es ist für denselben die traurigste aller Empfindungen, seine seit mehreren Jahrhunderten bestandene und erhaltene Angehörige, die die Grundlage seiner Existenz ausgemacht haben, nun auf einmal und sich selbst dadurch vernichtet zu sehen.

Die Offenkundigkeit spricht hiefür sich so laut und so bestimmt aus, daß man sich selbst die Augen zuhalten müßte, wenn man diese Thatsache abläugnen wollte.

Die Drangsale und Bedrückungen, die der Adel bisher aus bloßer, fester, treuer und unverbrüchlicher Anhänglichkeit an die alte teutsche ehrwürdige Constitution erduldet hat, werden ihm zwar bei der unpartheiischen Nachwelt stets zur bleibenden Ehre gereichen.

Leider wird und muß aber seine späte Nachkommenschaft noch lange die blutenden Wunden schmerzhaft empfinden, die ihm die letzt vergangenen zwei Jahrzehende geschlagen haben, so groß und beruhigend auch immer die Hoffnung ist, die er sich von der neuen Ordnung der Dinge, welche von den erhabenen Gesetzgebern von Europa nunmehr erwartet wird, zu machen die allergerechteste Ursache hat.

Wenn aber übrigens die höhere Politik, wenn der gegenwärtige CulturStand der Nationen, wenn das Gesetz der Nothwendigkeit, das ein langwieriger, blutiger und erschöpfender Krieg herbeigeführet hat, auch von dem Reichsadel noch neue große Opfer erheischen sollte, so wird derselbe, nachdem er den letzten Kampf für Teutschland so muthig und einstimmig mitgefochten hat, sicherlich nicht der letzte Stand seyn, der sie mit froher Resignation seinem Vaterland darbringt; nur seyen sie (wie von den gegenwärtigen erhabenen und weisen Lenkern des Schicksals von Teutschland sicher und vertrauensvoll zu erwarten ist) gerecht, seinen vorigen anerkannten Berechtigungen angemessen, für seine bisherige Existenz nicht destruirend und der Preiß einer so lang ersehnten bleibenden und hinlänglich garantirten Constitution.

IX.

Nachträge und nähere Bestimmungen zu der Ansicht*) über die künftigen staatsrechtlichen Verhältnisse des unmittelbaren Reichs-Adels in Teutschland. Erster Nachtrag.

Inhalt.

§. 1. Unmittelbarkeit des teutschen ReichsAdels. §. 2. Was war der Grund der der ReichsRitterschaft entzogenen Unmittelbarkeit? §. 3. Die von den immediaten ReichsRittern an die Erbfürsten abgetretene einzelne Rechte ändern die Natur der Unmittelbarkeit des teutschen ReichsAdels keineswegs. §. 4 Rechtfertigung der gemachten Reichsadelichen Vorschläge durch die beiden königl. preussische und königl. baierische AdelsConstitutionen von den Jahren 1801 und 1804. §. 5. Weitere aus den französischen Lettres Patentes, welche der elsaßische ehemalige immediate ReichsAdel noch im Jahr 1779 von der französischen Krone erhalten hat, hergenommene Rechtfertigung. §. 6. Persönliche Freiheit und Unverbindlichkeit zu allen persönlichen Abgaben des immediaten ReichsAdels. §. 7. Freiheit des immediaten ReichsAdels von Gemeindekasten. §. 8. Reichsfreiadeliche Personalisten. §. 9. Persönliche JurisdictionsVerhältnisse und privilegirter Gerichtsstand des immediaten ReichsAdels. §. 10. Gerichtsstand des imediaten ReichsAdels bei Gegenständen der willkürlichen Gerichtsbarkeit. §. 11. Autonomie. §. 12. Corporationsrecht des ReichsAdels. §. 13. JurisdictionsBerechtigung erster Instanz über die rit-

*) Diese „Ansicht" befindet sich oben, Bd. I. Heft 2.

Unmittelbarkeit des teutschen ReichsAdels.

§. 1.

Die Unmittelbarkeit des teutschen ReichsAdels war von jeher die höchste Zierde dieses Standes, und seine glänzendste Auszeichnung.

Sie gründet sich auf die Reichsschlüsse von den Jahren 1431. 67. 71. 74. 81. 86. 87. 88. 90. 95. 96. 97. und 98. 1500. 4. 5. 7. 10. 12. 22. 29. 42. 43. 44. 48. 64. 66. und 95. 1654.

Ihr Inbegriff war der Besitz aller Regalien und Herrlichkeiten; die Erbhuldigung der Unterthanen; das Recht der Austrägen, Schatzungs- und WaffenRecht; erbgerichtliche Orts- und vogteiliche Obrigkeit; der Vor-

zug, nur von den höchsten ReichsGerichten Recht zu geben und zu nehmen; das Recht der Befestigung; das Recht einer eigenen CantonalVerfassung; der ganze Umfang der willkührlichen Jurisdiction; das Recht, Vereine, Off- und Defensiv-, Kriegs- und SchirmsBündnisse mit Fürsten und Städten zu schliessen, dergleichen sogar mit dem erzherzoglichen Hause Oestreich in den Jahren 1382. 92. 1401. 8. 13. 21. 22. 30. 31. 37. 38. 42. 46. 47. 52. 63. 66. 68. 71. 74. 80. 81. 86. 88. 90. 95. und 96. 1503. und 1550; dann unterm 17. Sept. 1734, 28. Nov. 1746, und 11. Juni 1749 abgeschlossen worden sind.

Endlich war es ein Haupt-Attribut dieser Unmittelbarkeit, daß der ReichsAdel durchaus keinem Oberherrn, als dem ehemaligen teutschen Kaiser, untergeordnet war.

Das in Regensburg im Juli 1802 von der damaligen östreichischen ComitialGesandtschaft abgelegte Votum erklärt sich über diese Unmittelbarkeit folgendergestalt:

Die Vorzüge der ReichsUnmittelbarkeit sind ein wahres Familien- und ErbEigenthum dieses Theils des niedern teutschen Adels, und hierin unterscheidet er sich sowohl von den geistlichen unmittelbaren Stiftungen, als von den weltlichen unmittelbaren Gemeinheiten (von den Reichsstädten und Dörfern), in welchen niemand sich eines solchen GeschlechtsEigenthums und Erbrechts der ReichsUnmittelbarkeit zu rühmen hat, indem der Inbegriff der TerritorialRechte und die hierauf sich gründende Autonomie hier nur der gesammten Körperschaft, nicht aber, wie bei den reichsunmittelbaren Rittern, selbst den einzelnen Gliedern derselben verliehen ist.

Hieraus erscheint das Alter, die Berechtigung und der hohe Werth dieses Rechts zur allerhöchsten Evidenz, und wenn es je ein kostbares und unverletzliches Pri-

vorEigenthum gegeben hat, so ist es diese Unmittelbarkeit.

Was war der Grund der, der ReichsRitterschaft entzogenen Unmittelbarkeit.

§. 2.

Die ReichsRitterschaft hat diese Unmittelbarkeit in den Zeiten des Rheinbundes nicht durch ihre Schuld verloren.

Sie hat nichts verbrochen, was eine so harte Bestrafung verdient hätte. Auch durch keinen Friedensschluß ist sie derselben entsetzt worden.

Im Gegentheil verordnet der Preßburger Friede vom 27. December 1805:

Art. 8. Les principautés, Seigneuries Domaines, et territoires susdites seront possédés respectivement par Leurs Majestés, les Rois de Bavière et de Wurtemberg, et par S. A. S. l'Electeur de Bade, soit en Souveraineté, soit en toute propriété et Suzeraineté de la même manière, aux mêmes Titres, Droits et prérogatives, que les possédaient S. M. l'Empereur d'Allemagne et d'Autriche ou les Princes de S. Maison, et non autrement.

Ingleichen Art. 11.

Ainsi de la même manière qu'en jouissent Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne et d'Autriche et Sa Majesté le Roi de Prusse sur leurs Etats Allemands.

Aus welchem allen evident folgt, daß die höchsten paciscirenden Theile die ReichsRitterschaft durchaus in ihrer vorigen Existenz erhalten wissen wollten.

Der Armeebefehl vom 19. Dec. 1805, den der ehemalige französische Kaiser als eine bloße Kriegs-Maasregel gegen den teutschen Adel, einzig und allein deswegen erließ, weil dieser Stand bei allen ihn betroffenen Bedrückungen, dennoch von seinen beschwornen Pflichten gegen Kaiser und Reich nicht konnte abwendig gemacht werden, sondern unveränderlich der teutschen Constitution anhieng, war das einzige rechtlose Fundament des den Reichs-Adel betroffenen großen Unglücks. Diese momentane Verfügung war nach allen natürlichen Begriffen wieder aufgehoben, so bald sie in dem Preßburger Frieden nicht bestätiget war. Diese Bestätigung ist in jenem Frieden nicht erfolgt, und demungeachtet wurde dieser Tagsbefehl zum bleibenden Gesetz der Vernichtung des immediaten Reichs-Adels erhoben. Es möchte schwer zu entscheiden seyn, ob der Veranlasser dieses Armeebefehls, oder derjenige, der ihn herausgegeben, oder diejenigen, die ihn mit so vieler Härte vollzogen, verantwortlicher gehandelt haben.

Daß die Reichs-Adels-Immedietät mit der Souverainetät, wie einige Tags-Publizisten behaupten, unvereinbarlich sey, stößt unstreitig gegen die Evidenz an, da die Reichs-Ritterschaft in den vorderöstreichischen Erblanden, in der Landgrafschaft Nellenburg, in der Grafschaft Ober- und Nieder-Hochberg und in der Landvogtei Schwaben unangetastet fortexistirt hat, ohne daß ihr von dem k. k. östreichischen souverainen Gouvernement das mindeste in den Weg gelegt worden ist.

Es war daher bei den Fürsten des Rheinbundes dieser Grund, dem immediaten Reichs-Adel alle seine Vorzüge zu nehmen, mehr ein Vorwand, als eine gesetzlich oder staatsrechtlich motivirte Ursache.

Die von den immediaten ReichsRittern an die Erbfürsten abgetretene einzelne Rechte ändern die Natur der Unmittelbarkeit des deutschen Reichs-Adels keineswegs.

§. 3.

Sie ändern sie nicht vermög der Natur der Sache; denn wenn auch ein Reichsstand an den andern einzelne Rechte abtritt, so legt er deswegen das Ganze seiner Berechtigungen nicht ab; im Gegentheil bestärkt diese Ausnahme die Regel, und derselbe erhält dem ungeachtet seine Qualification noch wie vor.

Nicht einzelne Rechte, sondern der Inbegriff des Ganzen, macht die Unmittelbarkeit aus.

Er hat ein gesetzliches und volles Recht allenthalben mit den übrigen Reichsständen gleichgeachtet zu werden §. 1. Supra; er hat darauf bereits bei dem hohen Congreß seine unterthänigste Bitte gestellt, und die hier vorkommende Modificationen liegen keineswegs in dem Princip, sondern lediglich in der Schwierigkeit seiner Anwendung und Ausführung.

So kann der ReichsAdel z. B. auf seinen persönlichen Gerichtsstand durch ein Compromiß verzichten; er kann die Aufsicht über die JustizVerwaltung, die zweite Instanz, die hohe Polizei, die Oberkirchenherrlichkeit ꝛc. durch Auftrag vollziehen lassen; er kann die Landesvertheidigung und den SchatzungsBezug andern Reichsständen aufbitten, und von seinen Gütern Schatzungen bezahlen, ohne daß seine Immedietät darunter leidet, besonders wenn er sich, wie hier der Fall ist, dieselbe ausdrücklich vorbehält.

Dieser freiwillige Entschluß ist ein Opfer, das der

Reichsadel seinem Vaterland und dem Zeitgeist bringt; allein nur ein particulares Opfer; er verzichtet dadurch keineswegs auf die Haupteigenschaft seiner Existenz, nämlich seine Unmittelbarkeit.

Diese behält er sich ausdrücklich bevor, und vertraut ehrerbietigst, zum Beweis ihrer Fortdauer, einige Curiatstimmen auf dem Reichstag zu erhalten.

Er hat die bemeldte Entsagungen nur auf diesen Fall gemacht, wenn die politische Möglichkeit zu seiner gänzlichen Restitution nicht denkbar seyn sollte; er ist von der Gerechtigkeit der höchsten verbündeten Mächte überzeugt, daß man nicht fortfahren wird, ihn allein für Teutschland zu opfern. Uebrigens kann man diesem Begehren um den Besitz einiger Curiatstimmen den Einwand einer neuen Anforderung nicht entgegen setzen, indem die unmittelbare Reichsritterschaft schon im Jahr 1449 und folgenden, Antheil an den damaligen Reichs-Deliberationen hatte, und mithin damalen schon ein Stimmenrecht auf dem Reichstag ausübte. (Pfeffel Abrégé chronologique etc. pag. 605.

Rechtfertigung der gemachten reichsadelichen Vorschläge durch die beiden königl. preußische und königl. baierische Adelsconstitution von den Jahren 1801 und 1804.

§. 4.

Man wird die Ähnlichkeit der diesseitigen Vorschläge und ihre Vereinbarlichkeit mit den Souverainetätsverhältnissen (zumalen es sich hier noch zum Ueberfluß von keiner absoluten, sondern bloß beschränkten Souverainetät, wie sie künftig in Teutschland seyn wird, handelt) am anschaulichsten darstellen, wenn man sich

allenthalben auf frühere Beispiele beruft und beweist, daß der königl. preußische und königl. baierische Hof in ihren AdelsConstitutionen von dem Jahr 1801 und 1804 an den ReichsAdel damalen durchaus analoge Ansprüche gemacht haben.

Man wird daher die ermeldeten beiden AdelsConstitutionen genau mit den diesseitigen Anerbietungen vergleichen, letztere aus erstern rechtfertigen, und vertraut gewiß, daß dasjenige, was im Jahr 1801 und 1804 angeordnet, ja befohlen worden, jetzt im Jahr 1814, wo Teutschland wieder in seinen ersten originairen Zustand zurück gesetzt, und die rheinische Bundesacte mit allen ihren Folgen zernichtet worden ist, unmöglich könne für verwerflich angesehen werden.

Zur Geschichte dieser beiden Constitutionen für den Adel, deren Rechtsgrund man dahin gestellt seyn läßt, und worauf man sich in der Folge oft beziehen wird, muß man hier noch im Allgemeinen bemerken, daß die königl. preußische Declaration für die Ritterschaft des Fürstenthums Baireuth vom 10. August 1801, nur so lange in Ausübung geblieben ist, als jene Provinz sich unter königl. preußischem Scepter befand.

Die königl. baierische Constitution vom 4. Februar 1804 für die pfalzbaierische fränkische Ritterschaft aber, kam durch die unruhigen Verhältnisse der damaligen Zeiten und Abwechselungen, und durch lauten Widerspruch gegen ihre Berechtigung nie in Ausübung, welches aber hier deßwegen gar keinen Unterschied macht, weil die einmal ausgesprochenen Grundsätze immer die nämlichen bleiben.

Weitere aus den französischen Lettres Patentes, welche der elsassische ehemalige immediate ReichsAdel noch im Jahre 1779 von der französischen Krone erhalten hat, hergenommene Rechtfertigung.

§. 5.

Schon im Jahr 1550 hat im Elsaß ein immediater ReichsAdels Verein bestanden, und ist dafür anerkannt worden.

Der münsterische Frieden erwähnt seiner §. 87. auf eine sehr merkwürdige Weise:

Teneatur Rex Christianissimus totius inferioris Alsatiae nobilitatem in ea libertate et possessione immedietatis erga Imperium Romanum, qua hactenus gavisae sunt, relinquere, ita ut nullam ulterius in eos Regiam superioritatem praetendere possit, sed iis Juribus contentus maneat, quaecunque ad domum Austriacam spectabant et per hunc pacificationis tractatum Coronae Galliae ceduntur.

Obschon die Nimweger und Ryswiker Frieden sich beständig auf diese Verfügungen bezogen und sie bestätigten, so mangelte es doch der französischen Politik nicht an Vorwand, die Unmittelbarkeit dieses ReichsAdels anzufechten und sie durch die vorgeblichen Rechtsprüche der bekannten ReunionsKammern im Jahr 1680 zu unterdrücken.

Hierdurch wurden feierliche FriedensVerträge durch einseitige anmaßliche UrtheilsSprüche wieder aufgehoben, und der immediate elsasser ReichsAdel war gezwungen, der höhern Gewalt zu weichen.

Alle Protestationen des teutschen Reichs waren vergebens, und so blieben die Sachen bis zum Ausbruch der französischen Revolution.

Die Krone Frankreich war inzwischen gerecht genug, das dem immediaten elsassischen ReichsAdel, besonders in seinem PrivatEigenthum zugefügte Unrecht einzusehen, und wieder gut zu machen. Sie erließ daher mehrere Lettres Patentes zu seinen Gunsten, wovon diejenigen noch vom Mai 1779 die merkwürdige Aufschrift führen, und folgendermaßen beginnen:

Lettres-Patentes du Roi portant Confirmation des Droits et priviléges du Corps de la Noblesse immédiate de la Basse-Alsace, du mois de Mai 1779.

Louis par la grace de Dieu Roi de France et de Navarre etc. A tous présens et avenir Salut. Le Roi Louis XIV. de glorieuse mémoire, après l'entière reunion de l'Alsace à la Couronne, désirant traiter favorablement ceux des Seigneurs de cette Province, qui possédant *en pleine Supériorité territoriale* les Bailliages, Terres et Seigneuries de leurs Domaines, s'étoient soumis à son obéissance, voulut bien leur laisser une partie des Droits Regaliens dont ils jouissoient, et les confirmer dans ceux, qui ne pouvoient porter atteinte à l'Autorité Souveraine.

Hierdurch wurden dem immediaten ReichsAdel alle nutzbare und EhrenRechte, so weit sie nur immer mit der Souverainetät vereinbar waren, erhalten, und es ist wirklich ein auffallender Contrast, wenn man die HandlungsWeise der damaligen Krone Frankreichs mit derjenigen der jetzigen teutschen BundesFürsten vergleicht.

Frankreich, eine uneingeschränkte Monarchie, selbstständig im höchsten Sinn des Worts, von jeher äusserst eifersüchtig auf die unumschränkte HerrscherGewalt, hatte das Elsaß erobert, und glaubte EroberungsZuständigkeiten auf solches ausüben zu können.

Die teutschen RheinbundFürsten waren in Ansehung des europäischen StaatenVerbands weniger selbstständig durch sich; ihre Souverainetät war ganz neu; eingeschränkt selbst durch die RheinbundsActe; und sie konnten solche über den teutschen immediaten ReichsAdel nie aus dem Recht der Eroberung, sondern blos aus dem Grundsatz der Unterwerfung eines Dritten ausüben: pour assurer la paix du midi de l'Allemagne.

Frankreich hat die Prärogativen des immediaten teutschen ReichsAdels vereinbarlich mit seiner uneingeschränkten Souverainetät gehalten; die RheinbundsFürsten aber nicht mit ihrer beschränkten Souverainetät.

Frankreich hat dem teutschen ReichsAdel beinahe alles gelassen, die teutschen RheinbundsFürsten aber haben ihm das meiste und vorzüglichste genommen.

Frankreich hat die Urtelssprüche der ReunionsKammern zum Vorwand der entzogenen Unmittelbarkeit gebraucht; die RheinbundsFürsten haben solche aus bloßer MachtVollkommenheit genommen und keinem Nachsuchen um JustizVerwaltung Platz gegeben.

Frankreich hat seit 1680 bis 1779 alles in seinem alten Zustand belassen; im Rheinbund aber wären alle Vorzüge des ReichsAdels in einem Zeitraum von wenig Jahren verloschen, und zwar so vernichtet, wie sie die stürmische Pariser Nacht vom 4. August nur immer vernichten konnte. So behandelt Frankreich seine überwundene Völker, und so behandelt der Teutsche den Teutschen.

Bloß zur Vergleichung wird man bei den vorkommenden verschiedenen Gegenständen die Verfügungen der Lettres Patentes als Noten zum Text beifügen.

Persönliche Freiheit und Unverbindlichkeit zu allen persönlichen Abgaben des immediaten ReichsAdels.

§. 6.

Diese beiden Gegenstände sind genau mit einander verbunden; der letzte ist eine Folge der erstern. Beide Rechte sind in den beiden erwähnten AdelsConstitutionen sehr bestimmt ausgedrückt.

Die königl. preußische Declaration verordnet:

Die Rittersitze sind von NaturalEinquartierung, von Service- und FourageBeiträgen frei, §. 55.

Die Freiheit vom Milizenzug liegt schon in der ertheilten Schriftsässigkeit; die R. Ritter genießen die gänzliche Schatzungsfreiheit von den sogenannten Hofbaustücken, §. 60.

Die Freiheit von der MehlAccise, §. 67.

Vom Umgeld und FleischAufschlag ibid. und §. 69.

Ueberhaupt sind sie von den ConsumtionsAbgaben eximirt, §. 71.

Die RitterGutsbesitzer, ihre Pächter und Hofbauern rücksichtlich ihrer erforderlichen HausConsumtibilien und Waaren, dann der Producte des RitterGuts sind Zollfrei, §. 72.

Sie sind vom Wegbau und Reparataren befreit, §. 77.

Sie thun keine KammerFrohnden, §. 105, und stehen unter keinem Zunftzwang, §. 139.

Die königl. baierische Organisation enthält über diesen Gegenstand:

Die ReichsRitter bezahlen zwar die indirecte im Jahr 1804 bestehenden neuen Auflagen, jedoch soll ohne neues Einvernehmen mit dem RitterDirectorium ihnen keine neue dergleichen aufgelegt werden.

Die Rittergenossen und ihre Familien sind von der Conscription eximirt, §. 32.

Sie dürfen ihren Aufenthalt verändern, Reisen ausser Landes machen, fremde Dienste annehmen, §. 33.

Sie sollen mit neuen Auflagen, Trank- oder Vermögenssteuern und dergleichen nicht beschwert werden, §. 34.

Sie genießen die Befreiung von Zoll, Accise, und andern Auflagen bei allen selbstigen Erzeugnissen ihrer RitterGüter, bei allem ihrem Consumo, und zwar beides, sie mögen auf ihren Gütern oder in den Städten leben, §. 35.

Die Domainen und PropreGüter der RitterGutsBesitzer an Gebäuden, Mühlen, Gärten, Wiesen, Feldern, Triften, Holzungen ꝛc. sind steuerfrei, §. 39.

Sie concurriren nicht zum Wegbau, wenn sie ihre Güter auf eigene Rechnung bauen, §. 39 und 40.

In vorstehenden beiden Verfügungen sind hiedurch Beispiele genug von der persönlichen und AbgabenFreiheit des ReichsAdels angeführt.

Schon bestehende und ausgesprochene Gesetze beweisen daher dieses Recht so vollkommen, daß es gewiß höchst überflüssig seyn würde, solches noch weitläuftiger auseinander zu setzen *).

*) *Lettres Patentes.* — Art. 38. Les dits Gentilshommes pourront, comme par le passé, se faire recevoir et entrer dans les Hauts Chapitres d'Allemagne, en vertu des présentes, et sans qu'ils ayent besoin d'en obtenir et d'en représenter une permission de Nous.

Art. 27. Les dits Gentilshommes continueront de jouir du Droit et Privilége, dont ils ont joui jusqu'à présent,

Freiheit des immediaten ReichsAdels von GemeindeLasten.

§. 7.

Mit den Gemeindelasten oder denen Ausgaben, die einer jeden Gemeinde als Corpus obliegen, und zu ihrer GemeindeHaushaltung gehören, ist zu Zeiten des Rheinbundes hier und da große Ungebühr gegen den ReichsAdel getrieben worden.

Viele Beamten glaubten sich dadurch ein Verdienst bei ihren Souverains zu erwerben, wenn sie den ReichsAdel auf alle mögliche Weise drückten; die OrtsVorstände machten daher die übertriebensten Rechnungen; die Aemter genehmigten solche, und alsdann mußte der adeliche RitterGutsBesitzer nach Maasgabe seiner ganzen MarkungsMatrikel an jenen Kosten bezahlen, welches, je nachdem er begütert war, nicht selten einen sehr beträchtlichen Theil des Ganzen betrug.

Man konnte es nicht dahin bringen, daß die Real- von den Personallasten getrennt wurden, indem eine nach den Köpfen erzeugte Schuldigkeit unmöglich nach den Gütern bezahlt werden konnte. Man berücksichtigte

de faire mener, transporter, passer et repasser par tous les lieux assujettis à des Droits de Péage et Pontonage, les Grains, Denrées Vins, Cens, Rentes et Dixmes en Grains ou autres Fruits, provenans de leurs dites Seigneuries, même ce qu'ils sont obligés d'acheter pour la consommation de leurs Menages, et pour le besoin de leurs Maisons, sans être tenus de payer aucuns des dits Droits.

Art. 34. Avons confirmé et confirmons les dits Gentilshommes immatriculés dans le Privilége, dont ils ont joui jusqu'à présent, de la Franchise des Biens, telle qu'elle a été par Nous réglé.

nicht, daß der Jurisdictionsherr kein Gemeindeglied sey, daß ihm eine Menge Jurisdictionslasten obliegen, zu denen ihm die Gemeinde nichts beiträgt; man vergaß, daß mehrere unmittelbare Adeliche auf einzelnen privilegirten Gütern selbst ohne oder mit sehr wenigen Unterthanen leben, daß solchen entweder gar keine Gemeindes Nutzungen zu statten kommen, oder wenn sie ja welche haben, sie solche aus einem andern Berechtigungsgrund beziehen, und daß, wenn sie ohne weiters überall realiter concurriren mußten, ihnen jedenfalls weit über ihre Schuldigkeit aufgebürdet wurde.

Wenn der Reichs Ritter kein Mitglied der Gemeinde ist, und wenn er keinen Nutzen aus jener Gesellschaft im engen Sinn des Worts zieht, so kann er unmöglich zu dieser Mitzahlung gezogen werden.

Inzwischen ist dieß ein Gegenstand, der sich der Natur der Sache nach zur künftigen Gesetzgebung und landständischen Berathung von selbst eignet.

Reichsfreiadeliche Personalisten.

§. 8.

So werden diejenigen immediaten Reichs Ritter genennt, die keine ganzen Jurisdictionen haben, sondern welchen nur einzelne Unterthanen und Besitzungen, entweder von Hofpachtern und deren Gesinde, oder auch eigenen Hofdienern angehören, und die übrigens alle Rechte und Zuständigkeiten wie die immediate Reichs Ritterschaft anzusprechen haben.

Es giebt derer sehr viele in allen Gegenden von Teutschland, besonders in den Rheingegenden und in der Wetterau.

In Ansehung ihrer persönlichen Freiheit, in Ansehung der Nichtverbindlichkeit zu persönlichen Abgaben,

der Besteuerung ihrer Güter und wegen sonstiger Berechtigungen hat die Sache gar keinen Anstand; nur was die Jurisdiction und Polizeiausübung anbelangt, so werden sie sich entweder durch eine gemeinschaftlich zu bestellende Behörde, nach Maasgabe der Localität, auf eine schickliche Art zu vereinigen suchen, oder durch Uebertragung an andere Souverainetäts Standes oder grundherrliche Beamte ihre zuständigen Rechte auszuüben und wahrnehmen zu lassen dermassen beflissen seyn, daß hierüber keine Klagen entstehen können.

Die Ansprüche der Personalisten sind aus dem nämlichen Rechts Titel entstanden, welchen sich die übrigen Reichs Ritter erworben haben. Eine Trennung unter ihnen würde auffallende Mißverhältnisse in den Familien erzeugen, und wenn dem einen Theil ein besserer Zustand vergönnt bliebe, so dürfte der andere doppelten Druck von Seiten der landesherrlichen Behörden Preiß gegeben werden.

Persönliche Jurisdictions Verhältnisse und privilegirter Gerichts Stand des immediaten Reichs-Adels.

§. 9.

Die hier berührt werdenden Jurisdictions Verhältnisse sind vierfach:

Civil-, Criminal-, Polizei- und willkührliche Gerichtsbarkeit.

Obschon der Reichs Adel ein uraltes Recht darauf hat, sich von Niemand anders, als seines Gleichen richten zu lassen; obschon dieses Recht von jeher ausgeübt worden ist, ja selbst in Frankreich anerkannt wurde, so will er sich dennoch in Civil- und Criminal Fällen unbedenklich

der Civil- und CriminalJurisdiction der Provinzial-Mittel-Gerichte solchergestalt unterwerfen, daß er sich in beiden erwähnten JurisdictionsGattungen nur die Provocation an ein höchstes ReichsGericht ausdrücklich vorbehält, und daß in CriminalFällen die Procedur nicht anders, als durch ein Mitglied des MittelGerichts selbst geleitet werden kann.

In PolizeiFällen ist zwar ein Privilegium fori nicht gewöhnlich; allein nachdem der ReichsAdeliche die ganze niedere und vollziehende Polizei §. 15. infra zu leiten hat, so kann er unmöglich unter seiner eigenen ihm selbst untergeordneten Stelle stehen, sondern es folgt aus der Natur der Sache, daß die oberpolizeiliche Instanz einzig und allein seine ordentliche PolizeiBehörde seyn kann.

Ueber die willkührliche Gerichtsbarkeit wird in dem nächsten Abschnitt besonders gehandelt werden.

Die Schriftsäßigkeit wird den ReichsRittern in der königl. preußischen Declaration §. 23. ausdrücklich bewilligt, und die königl. baierische Constitution enthält §. 27. den merkwürdigen Beisatz:

> daß die Hälfte der Beisitzer dieses Gerichts, so wie der Präsident und VicePräsident aus den Rittergenossen bestellt seyn soll.

Nur auf den Fall, wenn Active oder Passive der Fiskus des Souverains bei irgend einer Sache directe oder indirecte interessirt wäre, möchte zu bestimmen nothwendig seyn, daß vorbehältlich der Berufung an das höchste ReichsGericht ein benachbartes ProvinzGericht eines andern Souverains nach der Wahl des Beklagten die Leitung und Entscheidung des ersten Rechtszug übernehmen möge, indem bei einer jeden unpartheiischen JustizVerwaltung auch der leiseste Schein von Partheilichkeit billig zu vermeiden ist.

Hier drängen sich die Verhältnisse des ReichsAdels zum künftigen höchsten ReichsGericht von selbst auf: dieß ist das höchste Palladium der teutschen Freiheit.

Derselbe hat keinen höhern Wunsch als den, daß er als ein, den immediaten ReichsStänden von jeher assimilirter Stand künftig in dem letzten Rechtszug in allen ihn betreffenden strittigen Gegenständen unter diesem höchsten Gericht stehen möge, indem ihn dieß das einzige Mittel zu seiner Erhaltung, zur Wahrung seiner Gerechtsamen gegen höhere Gewalt und die kräftigste Garantie seiner Constitution zu seyn scheint.

Der dermalen versammelte hohe Congreß wird inzwischen den JurisdictionsUmfang jenes hohen Gerichts genau vorschreiben, und wenn wider Erwarten der ReichsAdel mit manchen minderwichtigen Gegenständen an die ProvinzialOberAppellationsGerichte sollte verwiesen werden, so glaubt er zu der ehrerbietigsten Bitte berechtigt zu seyn, daß jene obersten ProvinzialGerichte durchaus rein und einflußlos von der administrativen und executiven StaatsGewalt mögen organisirt und erhalten werden, und daher jedenfalls ihm auch von solchen der Rekurs an das oberste ReichsGericht ex capite nullitatum, oder bei hinlänglich qualificirter Intervention der Landstände, oder bei verweigerter Justiz jedenfalls offen möge gelassen werden.

Die EidesFormel der Mitglieder der OberProvinzialStelle möchte daher allerdings von den Landständen vorzuschreiben, oder wenigstens zu berichtigen seyn.

Es ist höchst merkwürdig, besonders in diesem Punkt die unendlich nachgiebigen Verordnungen der Lettres Patentes nachzulesen *).

*) Art. 5. Maintenons et confirmons le dit conseil de la Noblesse de la Basse Alsace dans l'exercice de sa Jurisdiction.

risdiction in Frankreich nicht durch die Gerichte, sondern bloß durch die Notairs und Greffiers besorgt wird *).

Autonomie.

§. 11.

Ueber dieses für den immediaten ReichsAdel so höchst wichtige und ihm als ein erbliches Eigenthum angehörige Recht, enthält die königl. preußische Declaration §. 23. nachfolgendes:

Bey Einrichtung der GeschlechtsOrdnung, Familien-Verträge, SuccessionsOrdnungen, Fideicommisse der Mitglieder der ReichsRitterschaft, wird zu ihrer Gültigkeit und Verbindlichkeit, bloß die Beobachtung der Formalitäten des Landrechts Th. II. Tit. 4. vorgeschrieben.

Die königl. bayerische Constitution, §. 19. bestimmt hierüber:

Alle bisherige FamilienVerträge und Fideicommisse bleiben in ihrer vollen Kraft.

Ein neueres Anerkenntniß über das Recht dieser Autonomie wird es wohl nicht bedürfen. Uebrigens ist die Unveräußerlichkeit der Güter ohne agnatischen Consens und die darauf gesetzte Nichtigkeit so fest in der Natur der ritterschaftlichen Besitzungen gegründet, daß die Gerichte darauf von Amtswegen zu erkennen verbunden sind, und

*) Art. 37. Maintenons les dits Gentilshommes dans la possession de faire apposer le Sceau Seigneurial à tous Contrats et autres Actes publics, qui se passent pardevant les Greffiers, Notaires et Tabellions de leurs justices, ainsi que d'en percevoir les Droits accoutumés.

Art. 39. L'Adresse des Lettres d'Emancipation et autres Lettres Royaux concernant les dits Gentilshommes, continuera d'être faite aux Président, Conseillers et Assesseurs du dit Conseil de la Noblesse.

eben daran reihet sich die Lehre von der Competenz für diejenigen ReichsRitter, welche in den Concurs verfallen, und wobei blos die Früchte des RitterGuts, nicht aber die Substanz ein Gegenstand der Hülfs-Vollstreckung seyn können.

Zu der Autonomie gehören unter andern auch vorzüglich die Stiftungen, welche von adelichen Familien und Corporationen herkommen, oder von ihren Stiftern ausdrücklich der Oberaufsicht der adelichen Corporationen anvertraut worden sind.

Hiebei kann und darf der Souverain durchaus kein Recht ansprechen, als die höchste oberpolizeiliche Gewalt, welche sich einzig und allein darauf beschränkt, ob die vorhandenen Gesetze, Verordnungen und Stiftungen, auch ordnungsmässig vollzogen und eingehalten werden.

Alle übrigen Gegenstände aber, die Verwaltung des Fonds, seine Sicherstellung, die RechnungsAbhör, die vorschriftsmässige Vergebung der Pfründen, an gesetzlich qualificirte Personen, gehören der adelichen Corporation oder den betreffenden Individuen an, und müssen durchaus nach Vorschrift der Stiftungsbriefe heilig gehalten werden.

Der Wille des Souverains und seine willkührliche Protection kann hierin durchaus keine Entscheidung sich anmassen, und das höchste ReichsGericht wird künftig sicher darauf angewiesen werden, auch in diesem Punct einen jeden bei dem Seinigen zu schützen, und die Unversehrtheit der Stiftungsbriefe sorgsam zu erhalten *).

*) Art. 33. Les maintenons pareillement dans la possession, où ils sont, de faire des dispositions, à la faveur desquelles ils peuvent faire renoncer leurs [illegible] successions sans préjudice néanmoins de leur légitime.

§. 12.

Der immediate Reichs-Adel spricht eine doppelte Corporation an;

1) Eine Provinz-Corporation, und

2) Eine allgemeine.

Die erste ist erforderlich zur Erfüllung der landständischen Rechte und Pflichten, die zweite aber zur Vollführung der Curiat-Stimmen auf dem Reichstag.

Beide sind daher als reine Mittel zum Zweck zu betrachten.

Diese Ansprüche können nicht verfänglich seyn, denn die beiden angeführten ritterschaftlichen Edicte ordnen dergleichen Corporationen sehr bestimmt und ausführlich in dem Eingang ihrer gesetzlichen Vorschriften an, ja befehlen solche.

Die Organisation der königl. preussischen Ritterschaft verordnet weiter:

Daß die Vorsteher derselben das Wohl der gesammten Ritterschaft berathen, die Gesellschafts-Ordnungen, Familien-Verträge, Successions-Ordnungen und Fideicommisse aufrecht erhalten sollen, und dispensirt sie in aussergerichtlichen Gegenständen von der Bezahlung der Taxe und des Stempels, §. 17 und 23.

Die königl. baierische Ritter-Ordnung hingegen erhält §. 16. dem Ritter-Directorium auf eine höchst gerechte Weise das ihm zufallende sämmtliche Activ-Vermögen, und unterwirft die ganze ritterschaftliche Hypotheken-Einrichtung und Bewachung dem Ritter-Directorium, §. 22.

Beides dient zum sichern Beweis, daß es sich hierbei nicht von bloßen Benennungen, sondern von einer

Wirklichkeit handle, besonders da in beiden Verordnungen bedeutende Summen zur Bezahlung des RitterDirectoriumsPersonale ausgesetzt sind:

Königl. preußische Declaration, §. 21.

Königl. baiersche Constitution, §. 12.

Was die allgemeine ritterschaftliche Corporation zur künftigen Führung der CuriatStimmen anbelangt, so tritt bei solcher die nämliche Nothwendigkeit, wie bei den ProvinzCorporationen ein, und ihre Errichtung wird durch vorliegenden Zweck unerläßlich nothwendig.

Sie bildet sich von selbst durch die Zusammensetzung der ProvinzCorporationen.

Die einzige gesetzliche Bestimmung möchte hierbei als nothwendig erscheinen, daß der Souverain weder die Formirung der Corporationen selbst, noch die Gegenstände der Deliberationen durchaus nicht hindern, daß jedem constituirenden Ritter sein freies Votum bleibe, daß die Vorsteher in keinen SouverainetätsDiensten sich befinden sollen, und daß das höchste ReichsGericht angewiesen werde, hierüber aufmerksam zu machen *).

*) Art. 2. Le Conseil ou Directoire de ladite Noblesse continuera à être composé d'un Président, de six Conseillers-Ordinaires, et de trois Conseillers-Assesseurs, qui seront pris du Corps de ladite Noblesse, et d'un Syndic, et lorsqu'il vaquera une place de Conseiller-Ordinaire, le plus ancien des Conseillers-Assesseurs y sera par nous nommé: et en cas de vacance d'une desdites places de Conseillers-Assesseurs, il Nous sera présenté par ledit Conseil trois sujets entre lesquels il en sera par nous pris un pour la remplir. A l'égard des autres Officiers du Directoire, il continuera de les nommer, à l'exception seulement du Syndic, auquel Nous nous réservons de faire expédier des provisions, sur la présentation que ledit conseil nous fera d'un sujet; le tout ainsi qu'il en a été usé jusqu'à ce jour.

Jurisdictions-Berechtigung erster Instanz über die ritterschaftlichen Unterthanen sowohl in Civil- als Criminal-Sachen.

§. 13.

Hierüber war nie ein Anstand, bis auf die Zeiten, wo dem Reichs-Adel von einigen Souverains des Rheinbundes alle Jurisdictions-Gewalt ohne alle Veranlassung und ohne alles Recht gänzlich entzogen wurde.

Die Jurisdictions-Berechtigungen erkennt die k. preußische Declaration §. 39. sehr bestimmt an, mit dem merkwürdigen Zusatz, daß diejenigen Adelichen, welche damals zu keiner Criminal-Jurisdiction befugt waren, solche von dem König übertragen erhalten sollten; und hiermit stimmt die königl. baierische Constitution §. 43. wörtlich überein.

Welcher Contrast gegen die Erscheinungen der neuern Zeiten!

Hiermit verbindet sich die Frage von dem künftigen Umfang der reichsritterschaftlichen Aemter.

Die bisherige Gesetzgebung des Rheinbundes hat hierbei die ehemalige Reichs-Ritterschaft auf allen Seiten beschränkt, theils eine zu große Seelenzahl für ein Amt festgesetzt, und theils die Entfernung der in ein Amt zu vereinigenden Ortschaften zu nahe vorgeschrieben; lediglich in der Absicht, um den Reichs-Adel bei der Zerstreutheit seiner Besitzungen, zur Verzichtung auf die Jurisdiction selbst zu zwingen.

Diese Gesetzgebung möchte künftig unmöglich bestehen können, und der immobilere Reichs-Adel kann nicht billiger seyn, als wenn er vorschlägt und bittet, daß bei seinen Ortschaften ohne Rücksicht auf die Seelenzahl, hinsichtlich der Verbindung derselben zu einem Amt

die Entfernung eben so möge bestimmt werden, wie bei den Souverainetäts-Aemtern diese Bestimmung bereits vorliegt *).

Justiz-Inspection und zweite Instanz.

§. 14.

Diese beiden Gegenstände sind deswegen genau mit einander verbunden, weil es eine natürliche Befugniß der zweiten Instanz ist, über die Handlungsweise der erstern zu wachen.

Hierher gehören auch die wichtigen Gegenstände der Rechts-Polizei.

Der Reichs-Adel überträgt den ganzen Inbegriff dieser Rechte dem Souverain und seinen Behörden.

Die Zerstreutheit seiner Besitzungen und die Betrachtung, daß es unerläßlich nothwendig ist, daß die

*) Conferatur Art. 3. §. 9. supra.

Art. 10. Les Baillis, Prévôts et Greffiers seront reçus audit Conseil de la Noblesse, et l'Appel des Sentences par eux rendues en matière civile sera porté audit Conseil, pour y être jugé en dernier ressort, ou porté en notre Conseil Souverain d'Alsace, ainsi qu'il a été reglé par l'article trois ci-dessus.

Art. 4. Les jugemens seront rendus par cinq Juges au moins; et on exprimera, s'ils l'ont été en dernier ressort. Faisons défenses aux Officiers de la Chancellerie établie près le Conseil Souverain, de sceller aucunes Lettres de Relief d'appel des Jugemens dudit Conseil de la Noblesse, s'ils ne sont annexés auxdites Lettres; comme aussi d'en sceller aucunes, lorsqu'ils auront été rendus en dernier ressort. Faisons pareillement défenses audit Conseil Souverain de recevoir audit cas les appels des jugemens: Le tout à peine de nullité.

Justiz nach einerlei Grundsätzen und so schnell als möglich verwaltet werde, hat ihn dazu bestimmt. Auch dieß schreiben die beiden mehrmal schon allegirten AdelsConstitutionen ausdrücklich vor.

Durch diese Entsagung aber verzichtet er weder auf seine JurisdictionsZuständigkeit, noch auf das Recht und die Pflicht, im Fall hierbei sich irgend ein Mangel ergeben sollte, das höchste ReichsTribunal auch gegen die ProvinzGerichte um gebührende Remedur anzugehen*).

PolizeiGewalt,

§. 15.

Die hohe Polizei überträgt der ReichsAdel dem Souverain, und behält sich blos die niedere bevor.

Die Begriffe, was ist hohe, was ist niedere Polizei? sind bereits in der Ansicht auseinander gesetzt

*) Art. 9. Les Gentilshommes dudit Corps de la Noblesse jouiront, comme par le passé, du droit de haute, moyenne et basse-justice; avec pouvoir et faculté de choisir, nommer et instituer des Baillifs, Prévôts, Greffiers, Notaires et Sergents pour l'exercice de leurs Justices.

Art. 30. Les Gentilshommes continueront (à jouir) du droit de nommer les Bangards (Feldschützen) et autres Officiers de communautés. — Des droits de nommer et destituer les Visitateurs des Viandes, du Pain, des Poids et Mesures, et des Cheminées, les Experts-Ruraux, et les Jurés et Inspecteurs de la police.

Art. 12. Les Baillis continueront de connoître en première Instance de toutes Matières de Chasse, Pêche, Forêts et Bois, appartenans auxdits Gentilshommes: à la charge de l'Appel audit Conseil de la Noblesse, lequel prononcera, soit en dernier ressort, soit à la charge de l'Appel en notre Conseil Souverain d'Alsace, conformément à ce qui est prescrit par l'Article trois des présentes.

worden, und es kommt nunmehr lediglich auf den Beweis an, ob die dort bestimmten Gränzen die richtigen sind.

Man wird diesen Beweis nicht vollständiger als aus den beiden mehrmals allegirten AdelsConstitutionen des königl. preussischen und königl. baierischen Hofes von 1801 und 1804 herstellen können.

Die königl. preussische Declaration bestimmt nachfolgendes:

> Den zu der PolizeiGerichtsbarkeit berechtigten RitterGutsBesitzern bleibt die Bestellung, Verpflichtung der zu deren Verwaltung und PolizeiExecution erforderlichen Personen überlassen, und müssen sie hierunter alles dasjenige beobachten, was die gesetzmäßige und gehörige Uebung der PolizeiGerichtsbarkeit erfordert; sie müssen sich jedoch hiebei nach den allgemeinen LandesGesetzen richten, §. 123.
>
> Sie dürfen bis auf 10 Thlr. an Geld und 14 Tage Gefängniß strafen.

Als Ausflüsse dieser polizeilichen Gewalt sind nachfolgende Gegenstände aufgeführt:

1) Gebote und Verbote in Dorfs- und GemeindeSachen oder Verordnungen und Verfügungen, welche die DorfsPolizei und das Gemeindewesen betreffen, nach schon bestehenden Gesetzen.

2) Publikation neuer landesherrlicher PolizeiGesetze.

3) Bestellung, Verpflichtung, Anhaltung zu ihren Pflichten, Bewachung ihrer Befolgung der dorfspolizeilichen gemeinen Aemter, z. B. Wundärzten, Hebammen, Schultheissen, Hirten 2c. 2c.

4) Aufsicht über die MarkungsGränzen, Wege, Wirthshäuser, Mühlen, Maß und Gewicht.

5) FeuerPolizei.

6) ArmenPolizei.

7) Aufsicht über das GemeindeVermögen und RechnungsWesenRevision der GemeindeRechnungen.

8) Provisorien in Hut- und Weidsachen in so fern sie noch nicht bei den Gerichten pendent sind.

9) Mitwirkung und Aufsicht bei Einquartierung und Märschen unter höherer Direction.

10) Ausschreiben der GemeindeFrohnden.

11) Regulirung der GemeindeAnlagen zur Bestreitung des gemeinen Aufwandes nach höherer Anweisung.

12) Bestrafung der Uebertreter der Dorfs- und GemeindeOrdnung. ibid. §. 125.

13) Verwaltung der Jagd- und ForstPolizei und Jurisdiction, §. 81, 83 und 85.

14) KirchweihSchutz, §. 124.

15) Unterthanen- und SchutzErtheilung und SchutzgeldRegulirung, §. 125.

16) Baupolizei- und Erlaubniß zum neuen Bauwesen, §. 126 und 128.

17) Erlaubniß zur Zerschlagung der Güter unter höherer Einwilligung, §. 127.

18) Vollzug der BrandAssecurationsAnstalten, §. 131.

19) KrämereiConcessionen unter höherer Mitwirkung, §. 133.

20) Concessionen zu Bräuhäusern, BrantweinBrennereien, Wirthshäusern, Schenken und andern Gewerben, §. 135 und 136.

21) ZunftPolizei und ZunftJurisdiction, §. 137 und 140.

Nach der königl. baierischen Constitution vollzieht der ReichsAdel:

die vorliegenden PolizeiGesetze, §. 20.

Er wird zur allgemeinen DorfsPolizei im weitesten Umfang des Begriffs berechtigt, §. 44.

Ihm wird die Annahme der jüdischen und christlichen Unterthanen und SchutzAnverwandten und deren Entlassung, die BauPolizei zuerkannt, §. 49.

Die forsteiliche Gerichtsbarkeit über eigenthümliche Gemeind-, Pfarr- und BauernWaldungen belassen, §. 51, und

Die ausübende Polizei überhaupt im Ganzen eingeräumt, §. 52.

Hiernach ist die diesseitige Ansicht und Abtheilung über die hohe und niedere Polizei durch schon früher gesetzliche Anordnungen auf das vollständigste gerechtfertiget *).

KriegsVerhältnisse, Einquartierung und KriegsVorspann.

§. 16.

Die KriegsVerhältnisse müssen nach dem dermaligen Bedürfniß der Zeit einfacher, kräftiger und eingreifender, als vorher angeordnet werden.

*) Vid. Art. 3, §. 9.

Art. 11. Les Gentilshommes dudit Corps de la Noblesse immatriculés pourront dans toute l'étendue de leurs terres comprises dans ladite matricule, faire par eux-mêmes tels règlemens, qu'ils jugeront convenables, pour le maintien de la police, pour la pêche, la chasse, ou les bois, même tels Statuts qu'ils aviseront bon être pour les Corps d'Arts et Métiers, sans toutes fois que lesdits Status puissent être exécutés, qu'après avoir été homologués en notre Conseil Souverain d'Alsace; lequel ne pourra, sous ce prétexte, prendre connaissance de leur exécution si ce n'est en cas d'appel; et ce sans préjudice de l'exécution des règlemens généraux pour nous faits, ou que Nous jugerions à propos de faire à l'avenir, au sujet desdits Corps d'Arts et Métiers, lesquels y seront exécutés non obstant ceux faits par les dits Seigneurs.

re Grundsätze als bisher grössten Theils aufgestellt waren, aussprechen werde.

Die Lettres Patentes schweigen ganz von diesem Gegenstand, und er scheint zur allgemeinen, der Elsasser Ritterschaft zuständigen, Polizei gerechnet worden zu seyn.

SchatzungsWesen, Subcollectation und SchatzungsAnlagen.

§. 17.

Die Schatzungen der Unterthanen sind eigentlich zu den Kriegsbedürfnissen bestimmt, und eben deswegen ist dieser Gegenstand mit den kurz vorhergehenden auf das innigste verbunden.

Die königl. preussische Declaration zieht die ganze Schatzung der ritterschaftlichen Unterthanen, als dem königl. Fiscus gehörig, an sich; hingegen überläßt solche dem ReichsAdel die Monirung der Catastern, erhält ihm das SubcollectationsRecht, bewilligt solchem jährlich 7000 fl. rhein. zur Deckung seiner CorporationsKosten aus der ContributionsCasse unter der Bestimmung, daß der Ueberschuß und jährliche Ersparniß ein ritterschaftliches Eigenthum bleiben solle, §. 21, 58, 62 und 103.

Die königl. baierische Constitution verordnet §. 12 und 36: Das SubcollectationsRecht und die Bestimmung einer sehr mäßigen aversionellen Zahlung an die StaatsCasse von diesen Steuern, welche unter der Oberaufsicht des RitterDirectoriums erhoben und verrechnet werden.

Das SubcollectationsRecht, welches hier der unmittelbare ReichsAdel um so mehr mit der vollesten Befugniß anspricht, als er den früher genossenen gänzlichen

SchatzungsBezug, des gemeinen Bestens wegen an die souverainen teutschen Fürsten überläßt, ist für ihn hauptsächlich deswegen wichtig, weil er dadurch in Stand gesetzt wird, seine doppelten CorporationsKosten, nämlich die provinzielle und allgemeine, zu bestreiten, welches anerkanntermassen von jeher eine Last der allgemeinen ritterschaftlichen Contribution war, und dafür stets anerkannt wurde.

Derselbe fordert daher nichts mehrs, §. 1. oder nichts ungewöhnliches; er wird sich bei den CorporationsKosten die höchste Mäßigung zur Pflicht machen, und hat die unbestreitbare Zuständigkeit in dem Augenblick, wo er auf das grössere Recht verzichtet, diese minder grosse Befugniß zurück zu behalten.

Mit dem SubcollectationsRecht glaubt der immediate ReichsAdel auch befugt zu seyn, die Direction und Leitung der SchatzungsAnlage und Erneuerungen, wo nicht ganz ansprechen, doch wenigstens darauf antragen zu können, daß ihm eine Mittheilung dieses sehr wichtigen Geschäfts durch einen beizuziehenden ritterschaftlichen Commissarium gestattet werde.

Die Erfahrung hat gerade in dieser Sache, die gleich wichtig für den empfangenden Staat und den zahlenden Unterthanen ist, die auffallendsten Mängel erprobt. Es sind besonders durch angefangene und vielleicht nie beendigt werdende SchatzungsRenovaturen grose Summen verschleudert worden, wovon die Resultate am Ende grössere Ungleichheiten als vorher waren, hervorbringen werden.

Geschäfte der Art erfordern ruhige Zeiten, die vollkommenste LocalKenntniß, Festsetzung billiger Grundsätze, fleißige, geschickte und sich fest an ihre Instructionen haltende Arbeiter.

So sollte das teutsche Vaterland vergessen, alle Teutschheit vernichtet, der so wichtige IdeenUmtausch erschwert, und die Fortschritte der vaterländischen Gelehrsamkeit und Geistesbildung einem förmlichen Douanenzwang untergeordnet werden.

Die Einweihung des PatronatGeistlichen geschieht durch den OberPfarrer gemeinschaftlich mit dem PatrimonialBeamten, §. 26 bis 28.

Die ReichsAdelichen haben das Recht, den Schullehrer und Küster zu bestellen und zu verpflichten.

Die Geistlichen sowohl als SchulCandidaten müssen sich dem landesherrlichen ConsistorialExamen unterwerfen, §. 27 und 29.

Die ReichsAdelichen dirigiren das Pfarr- und Kirchenbauwesen, haben die Aufsicht über die Kirchen- und PfarrWaldungen und justifiziren die abgehörte Kirchenrechnung, §. 31 bis 33.

Sie haben das Recht, sich und die Ihrigen bei Nachtzeit feierlich in ihr Erb- und FamilienBegräbniß auch ausserhalb des Kirchspiels begraben zu lassen, §. 34.

Sie können sich ausserhalb der Kirche in PrivatHäusern trauen, daselbst communiciren, und die Kinder in ihren Wohnungen taufen lassen, ohne irgend einer fremden Ermächtigung zu allen diesem zu bedürfen.

Alle diese Berechtigungen sind beiden Religionstheilen gemein.

In der königl. baierischen Constitution werden die Consistorialsachen, in so fern sie streitig sind, die Juris circa sacra, EpiscopalRechte, Liturgica, Kirchen- und SchulenPolizei an das KirchenConsistorium verwiesen, §. 24.

Das Patronat- und KirchenRecht in Anstellung der Geistlichen, Schul- und Kirchendiener, Einschluß in

das KirchenGebet, Verwaltung und Aufsicht über Kirchen und Schulen verbleibt den ReichsRittern, §. 50.

Diese Grenzen werden sich am kürzesten dadurch bestimmen, wenn der freie Reichsadel bei denen in der königl. pfalzbayrischen Declaration aufgeführten Vorrechten erhalten, und insbesondere den Protestanten diejenigen Befugnisse zugestanden werden, die sonst gewöhnlich dem Unterconsistorium gebühren, als da sind: Gewöhnliche Dispensationen von verbotenen Graden bei Heirathen, die nicht von der obersten Kirchengewalt ressortiren, von dem dreimaligen Ausrufen, von der Copulation innerhalb der Pfarrei, Ausrufschein-Ertheilungen ꝛc.*)

Unveräusserlichkeit der RitterGüter an nicht qualificirte Personen.

§. 19.

Es ist dieß ein Gegenstand, der für die verschiedenen ritterlichen Corporationen von der größten Wichtigkeit ist, woraus Vernachlässigung der Gerechtsame, Herabwürdi-

*) Art. 21. Le Directoire continuera d'exercer sur les Gentilshommes de son Corps, qui suivent la confession d'Augsbourg, et ceux-ci sur ceux des habitans de leurs Terres immatriculées, qui professent la même Religion les Droits Episcopaux, dans lesquels ils ont été maintenus par les Traités de Paix; sans toutes fois que le Directoire, les dits Gentilshommes, ni leurs Ministres puissent prononcer le divorce, lequel ne doit point avoir lieu en notre Province d'Alsace.

Art. 22. Le Conseil de ladite Noblesse continuera de nommer des Rabins aux Juifs, qui seront domiciliés dans l'étendue de sa Jurisdiction; conformement à l'Arrêt du Conseil du douze Avril mil sept cent trente-huit,

gung des Standes und eine Menge höchst unangenehmer und die ReichsRitterschaft sehr hart drückender Verhältnisse nothwendig entstehen müssen.

Die Natur eines jeden Vereins bringt es mit sich, daß demselben kein Mitglied wider seinen Willen aufgedrungen werden dürfe.

Die königl. baierische Constitution enthält hierüber eine eben so gerechte als zweckmäßige Verfügung, §. 38.

Es soll in der Regel kein ritterschaftliches Gut an einen bürgerlichen, oder der Aufnahme in die Genossenschaft Unfähigen veräussert werden; jedoch dem RitterDirectorium, welchem die Erhaltung der ritterschaftlichen Corporation, des adlichen Standes und Wesens speziell obliegt, frei stehen, auf die von dem Veräußernden geschehende Anzeige und Vorstellung nach deren genauen und gründlichen Prüfung, bei etwa sich zeigenden ganz besondern Umständen und Fällen der Noth, davon zu dispensiren. Es ist dabei ohnehin vorauszusetzen, daß das RitterDirectorium hiervon keinen seinen Pflichten zuwider laufenden Gebrauch machen werde.

Diese Beschränkung wird von der ReichsRitterschaft keineswegs auf die neuerworbenen Güter, sondern lediglich auf ihre ursprünglichen eigenen RitterGüter ehrerbietigst angesprochen, und sie hofft vertrauungsvoll, daß diese königl. baierische Verfügung zum allgemeinen Gesetz werde erhoben werden *).

*) Art. 43. Voulons, conformément aux Lettres Patentes accordées le dix Février seize-cent quatorze, et vingt-cinq Mai seize-cent cinquante deux, au Corps de ladite Noblesse, par les Empereurs Mathias et Ferdinand III. que nous confirmons, que, si l'un des Possesseurs des

Künftiger AbgabenBezug und desfallsige Restitution der immediaten ReichsRitterschaft.

§. 2.

Die ReichsRitterschaft verlangt als künftige Abgaben und im Weg einer gerechten Restitution nicht mehr, als ihre Rechnungen von dem Jahr 1806 besagen, und sie bringt dadurch ein sehr bedeutendes Opfer, daß sie nicht nur auf die eigentlichen Schäden verzichtet, und das bisher entbehrte verschmerzet, sondern auch ihre RitterGüter in ordinario mit zwei Drittheil zu verschatzen sich offerirt.

Ihre Rechnungen sollen hierbei den einzigen EntscheidungsGrund abgeben, und wenn sie z. B. früher in dem Besiz des NovalZehntens, des MineralienBezugs, des Genusses von Gypsbrüchen rc. war, so ist es billig und recht, daß sie auch ferner dabei geschüzt werde, indem gar kein Grund vorhanden ist, warum sie aus

Fonds et Biens compris dans la Matricule qui seroit dressée en exécution de l'article huit, en a fait la vente à une personne non immatriculée, il puisse être retiré par les Gentilshommes immatriculés, Parents ou Agnats du Vendeur, de quelque condition que soit l'Acheteur; et à leur défaut, par celui des Gentilshommes immatriculés qui sera le plus diligent. A l'effet de quoi toutes les Ventes et Achats de Biens de cette nature seront denoncés au Directoire: et le temps pendant lequel il est réglé que cette Espèce de Retrait peut avoir lieu, commencera à courir du jour de la Dénonciation. Voulons que les Biens, qui, par l'effet de ce Retrait, rentreront entre les mains des Gentilshommes immatriculés, soient dès ce moment sujets aux droits et Impositions du Directoire, quand même, par la possession ou la négligence des Officiers de ladite Noblesse, ils n'y auroient pas été assujettis jusques là.

te Grundsätze als bisher grössten Theils aufgestellt waren, aussprechen werde.

Die Lettres Patentes schweigen ganz von diesem Gegenstand, und er scheint zur allgemeinen, der Elsasser Ritterschaft zuständigen, Polizei gerechnet worden zu seyn.

SchatzungsWesen, Subcollectation und SchatzungsAnlagen.

§. 17.

Die Schatzungen der Unterthanen sind eigentlich zu den Kriegsbedürfnissen bestimmt, und eben deswegen ist dieser Gegenstand mit den kurz vorhergehenden auf das innigste verbunden.

Die königl. preussische Declaration zieht die ganze Schatzung der ritterschaftlichen Unterthanen, als dem königl. Fiscus gehörig, an sich; hingegen überläßt solche dem ReichsAdel die Monirung der Catastern, erhält ihm das SubcollectationsRecht, bewilligt solchem jährlich 7000 fl. rhein. zur Deckung seiner CorporationsKosten aus der ContributionsCasse unter der Bestimmung, daß der Ueberschuß und jährliche Ersparniß ein ritterschaftliches Eigenthum bleiben solle, §. 21, 58, 62 und 103.

Die königl. baierische Constitution verordnet §. 12 und 36: Das SubcollectationsRecht und die Bestimmung einer sehr mäßigen aversionellen Zahlung an die StaatsCasse von diesen Steuern, welche unter der OberAufsicht des RitterDirectoriums erhoben und verrechnet werden.

Das SubcollectationsRecht, welches hier der unmittelbare ReichsAdel um so mehr mit der vollesten Befugniß anspricht, als er den früher genossenen gänzlichen

SchatzungsBezug des gemeinen Bestens wegen an die souverainen teutschen Fürsten überläßt, ist für ihn hauptsächlich deswegen wichtig, weil er dadurch in Stand gesetzt wird, seine doppelten CorporationsKosten, nämlich die provinzielle und allgemeine, zu bestreiten, welches anerkanntermassen von jeher eine Last der allgemeinen ritterschaftlichen Contribution war, und dafür stets anerkannt wurde.

Derselbe fordert daher nichts neues, §. 1. oder nichts ungewöhnliches; er wird sich bei den CorporationsKosten die höchste Mäßigung zur Pflicht machen, und hat die unbestreitbare Zuständigkeit in dem Augenblick, wo er auf das grössere Recht verzichtet, diese minder grosse Befugniß zurück zu behalten.

Mit dem SubcollectationsRecht glaubt der immediate ReichsAdel auch befugt zu seyn, die Direction und Leitung der SchatzungsAnlage und Erneuerungen, wo nicht ganz ansprechen, doch wenigstens darauf antragen zu können, daß ihm eine Mitheilung dieses sehr wichtigen Geschäfts durch einen beizuziehenden ritterschaftlichen Commissarium gestattet werde.

Die Erfahrung hat gerade in dieser Sache, die gleich wichtig für den empfangenden Staat und den zahlenden Unterthanen ist, die auffallendsten Mängel erprobt. Es sind besonders durch angefangene und vielleicht nie beendigt werdende SchatzungsRenovaturen grose Summen verschleudert worden, wovon die Resultate am Ende grössere Ungleichheiten als vorher waren, hervorbringen werden.

Geschäfte der Art erfordern ruhige Zeiten, die vollkommenste LocalKenntniß, Festsetzung billiger Grundsätze, fleißige, geschickte und sich fest an ihre Instructionen haltende Arbeiter.

Die wenigsten von diesen Erfordernissen sind bei den neuesten, mit seltener Hast betriebenen neuen Schatzungs-Renovationen eingetroffen. Den Finanz-Behörden war es hauptsächlich um große disponible Summen zu thun, und wenn daher der immediate Reichsadel allerwenigstens die Concurrenz zu so wichtigen Geschäften anspricht, so thut er nichts mehr, als daß er seine theuern Pflichten gegen die Unterthanen erfüllt, des festen Vertrauens, daß ihn die künftigen Landstände bei diesem vordersten Anliegen des ganzen Landes kräftigst unterstützen werden*).

*) Art. 6. Les Lettres Patentes du dix Juillet mil sept-cent dix-sept seront exécutées selon leur forme et teneur; en conséquence avons permis et permettons au Corps de la Noblesse de la Basse Alsace d'imposer à l'avenir, pour les causes portées par lesdites Lettres sur les habitans des Terres et Seigneuries, qui lui appartienent, et qui sont immatriculées, la somme de dix-neuf mille sept cent quarante deux Livres, au lieu de celle de dix sept mille sept cent quarante deux Livres, imposée jusqu'à présent en exécution desdites Lettres, à la charge toutes fois, que la dite Imposition sera faite sur tous les habitans justiciables des Gentilshommes, qui composent ledit Corps de Noblesse, au Marc la Livre de la Subvention, et qu'il sera arrêté tous les ans par le Conseil de ladite Noblesse un état de Repartition, comme il a été jusqu'à présent, de ladite somme de dix neuf mille sept cent quarante deux Livres, par lequel la portion, qui devra en être supportée par chaque Communauté, sera fixée, auquel état celui qui sera chargé par ledit Corps, de faire le recouvrement de l'Imposition de ladite somme, sera tenu de se conformer.

Art. 8. L'arrêt du Conseil du dix neuf Mai mil sept-cent vingt-deux, sur le fait des Impositions dans les Terres de la Noblesse de la Basse-Alsace sera exécuté. En conséquence ordonnons, que par le Sr. Intendant et par

§. 18.

Hierüber bestimmt die königl. preussische Declaration:

daß das Jus circa sacra dem Landesherrn zustehe, §. 24.

Hingegen wird dem ReichsAdel überlassen: Wenn es das PatronatRecht hergebracht hat, die Ausübung desselben durch Präsentation eines neuen Pfarrers bei Erledigung der PfarrStellen.

Die Befugniß zu einem ausgezeichneten Kirchenstuhl; die Erwähnung im KirchenGebet; er mag Patron seyn oder nicht.

Die Errichtung von Grabmählern für sich und seine Familie in der Kirche; die KirchenTrauer.

Den Patronen wird auch gestattet, fremde Geistliche zu präsentieren.

(Diese wahrhaft liberalen Gesinnungen stehen mit den bisherigen Maximen der Fürsten des Rheinbundes im gänzlichen Widerspruch.)

Diese haben in ihren noch so kleinen Ländern eine wahre literarische Zunftsperre, einen Schulen- und Universitätenzwang organisiret, und nicht das Teutsche, sondern ihr ProvinzIndigenat zur Erhaltung von Staats-Diensten nothwendig vorgeschrieben.

les Officiers qui composent le Conseil de ladite Noblesse il sera procédé, dans deux ans pour tout délai, au renouvellement du Registre ou Matricule de la Noblesse de la Basse-Alsace.

Art. 40. Les Rôles des sommes, qui nous sont dues par lesdits Gentilshommes, continueront d'être faits par les Officiers dudit Conseil de la Noblesse.

So sollte, das teutsche Vaterland vergessen, alle Teutschheit vernichtet, der so wichtige IdeenUmtausch erschwert, und die Fortschritte der vaterländischen Gelehrsamkeit und Geistesbildung einem förmlichen Douanenzwang untergeordnet werden.

Die Einweihung des PatronatGeistlichen geschieht durch den OberPfarrer gemeinschaftlich mit dem PatrimonialBeamten, §. 26 bis 28.

Die ReichsAdelichen haben das Recht, den Schullehrer und Küster zu bestellen und zu verpflichten.

Die Geistlichen sowohl als SchulCandidaten müssen sich dem landesherrlichen ConsistorialExamen unterwerfen, §. 27 und 29.

Die ReichsAdelichen dirigiren das Pfarr- und Kirchenbauwesen, haben die Aufsicht über die Kirchen- und PfarrWaldungen, und justifiziren die abgehörte Kirchenrechnung, §. 31 bis 33.

Sie haben das Recht, sich und die Ihrigen bei Nachtzeit feierlich in ihr Erb- und FamilienBegräbniß auch ausserhalb des Kirchspiels begraben zu lassen, §. 34.

Sie können sich ausserhalb der Kirche in PrivatHäusern trauen, daselbst communiciren, und die Kinder in ihren Wohnungen taufen lassen, ohne irgend einer fremden Ermächtigung zu allen diesem zu bedürfen.

Alle diese Berechtigungen sind beiden Religionstheilen gemein.

In der königl. baierischen Constitution werden die Consistorialsachen, in so fern sie streitig sind, die Juris circa sacra, EpiscopalRechte, Liturgica, Kirchen- und SchulenPolizei an das KirchenConsistorium verwiesen, §. 24.

Das Patronat- und KirchenRecht in Anstellung der Geistlichen, Schul- und Kirchendiener, Einschluß in

das KirchenGebet, Verwaltung und Aufsicht über Kirchen und Schulen verbleibt den ReichsRittern, §. 50.

Diese Grenzen werden sich als die kürzesten dadurch bestimmen, wenn der freie ReichsAdel bei denen in der Königl. preussischen Declaration aufgeführten Vorrechten erhalten, und insbesondere den Protestanten diejenigen Befugnisse zugestanden werden, die sonst gewöhnlich dem Unterconsistorium gebühren, als da sind: Gewöhnliche Dispensationen von verbotenen Graden bei Heirathen, die nicht von der obersten Kirchengewalt ressortiren, von dem dreimaligen Ausrufen, von der Copulation innerhalb der Pfarrei, Ausrufschein Ertheilungen ꝛc.*)

Unveräusserlichkeit der RitterGüter an nicht qualificirte Personen.

§. 19.

Es ist dieß ein Gegenstand der für die verschiedenen ritterlichen Corporationen von der größten Wichtigkeit ist, woraus Vernachlässigung der Gerechtsame, Herabwürdi-

*) Art. 21. Le Directoire continuera d'exercer sur les Gentilshommes de son Corps qui suivent la confession d'Augsbourg, et ceux-ci sur ceux des habitans de leurs Terres immatriculées, qui professent la même Religion les Droits Episcopaux, dans lesquels ils ont été maintenus par les Traités de Paix, sans toutes fois que le Directoire, les dits Gentilshommes, ni leurs Ministres puissent prononcer le divorce, lequel ne doit point avoir lieu en notre Province d'Alsace.

Art. 22. Le Conseil de ladite Noblesse continuera de nommer des Rabins aux Juifs, qui seront domiciliés dans l'étendue de sa Jurisdiction; conformement à l'Arrêt du Conseil du douze Avril mil sept cent trente-huit.

gung des Standes und eine Menge höchst unangenehmer und die ReichsRitterschaft sehr hart drückender Verhältnisse nothwendig entstehen müssen.

Die Natur eines jeden Vereins bringt es mit sich, daß demselben kein Mitglied wider seinen Willen aufgedrungen werden dürfe.

Die königl. baierische Constitution enthält hierüber eine eben so gerechte als zweckmäßige Verfügung,

§. 38.

Es soll in der Regel kein ritterschaftliches Gut an einen bürgerlichen, oder der Aufnahme in die Genossenschaft Unfähigen veräussert werden; jedoch dem RitterDirectorium, welchem die Erhaltung der ritterschaftlichen Corporation, des adelichen Standes und Wesens speziell obliegt, frei stehen, auf die von dem Veräußernden geschehende Anzeige und Vorstellung nach deren genauen und gründlichen Prüfung, bei etwa sich zeigenden ganz besondern Umständen und Fällen der Noth, davon zu dispensiren.

Es ist dabei ohnehin vorauszusetzen, daß das RitterDirectorium hiervon keinen seinen Pflichten zuwider laufenden Gebrauch machen werde.

Diese Beschränkung wird von der ReichsRitterschaft keineswegs auf die neuerworbenen Güter, sondern lediglich auf ihre ursprünglichen eigenen RitterGüter ehrerbietigst angesprochen, und sie hofft vertrauungsvoll, daß diese königl. baierische Verfügung zum allgemeinen Gesetz werde erhoben werden *).

*) Art. 43. Voulons, conformément aux Lettres Patentes accordées le dix Février seize-cent quatorze, et vingt-cinq Mai seize-cent cinquante deux, au Corps de ladite Noblesse, par les Empereurs Mathias et Ferdinand III. que nous confirmons, que, si l'un des Possesseurs des

Künftiger AbgabenBezug und desfallsige Restitution der immediaten ReichsRitterschaft.

§. 2

Die ReichsRitterschaft verlangt als künftige Abgaben und im Weg einer gerechten Restitution nicht mehr, als ihre Rechnungen von dem Jahr 1806 besagen, und sie bringt dadurch ein sehr bedeutendes Opfer, daß sie nicht nur auf die eigentlichen Schäden verzichtet, und das bisher entbehrte verschmerzet, sondern auch ihre RitterGüter in ordinario mit zwei Drittheil zu verschatzen sich offerirt.

Ihre Rechnungen sollen hierbei den einzigen EntscheidungsGrund abgeben, und wenn sie z. B. früher in dem Besitz des NovalZehntens, des MineralienBezugs, des Genusses von Gypsbrüchen 2c. war, so ist es billig und recht, daß sie auch ferner dabei geschützt werde, indem gar kein Grund vorhanden ist, warum sie aus

Fonds et Biens compris dans la Matricule qui seroit dressée en execution de l'article huit, en a fait la vente à une personne non immatriculée, il puisse être retiré par les Gentilshommes immatriculés, Parents ou Agnats du Vendeur, de quelque condition que soit l'Acheteur; et à leur défaut, par celui des Gentilshommes immatriculés qui sera le plus diligent. A l'effet de quoi toutes les Ventes et Achats de Biens de cette nature seront denoncés au Directoire: et le temps pendant lequel il est réglé que cette Espèce de Retrait peut avoir lieu, commencera à courir du jour de la Dénonciation. Voulons que les Biens, qui, par l'effet de ce Retrait, rentreront entre les mains des Gentilshommes immatriculés, soient dès ce moment sujets aux droits et Impositions du Directoire, quand même, par la possession ou la négligence des Officiers de ladite Noblesse, ils n'y auroient pas été assujettis jusques là.

diesem rechtmäßigen Besitz sollte gesezt werden, besonders da ihr der Grundsaz der Unmittelbarkeit nach wie vor zur Seite steht, und wie die Lettres Patentes beweisen, die Souverainetät dergleichen EinkommenBezüge keineswegs hindert.

In diesen Lettres patentes werden dem immediaten ReichsAdel nachfolgende Revenüen zugesprochen:

Art. 6. jährlich 19740 Livres zur Unterhaltung des RitterDirectoriums. Art. 13. Der ausschließliche SalzVerkauf und der freie Einkauf desselben. Art. 14. Der PfundZoll. 1. Procent von Versteigerung der Immobilien, und 2. Procent von den Mobilien; der LehnsRetract. Art. 15. Bußen und Strafen. Art. 16. Gold- und SilberBergwerke mit der Goldwasch im Rheine. Art. 17. Das Recht, die dem Landesherrn zustehende Quota von verborgenen Schäzen zu beziehen. Art. 18. Salpeter Graben. Art. 19. Abzug und Nachsteuer. Art. 20. Todfall. Art. 21. JudenReception, und jährliches SchuzGeld. Art. 23. Umgeld, SchildGerechtigkeits- und StraußWirthschaftsAbgaben. Art. 24. Hergebrachte Frohnden. Art. 25. Accis aller Art, und zwar: für einen Ochsen 2 Livres, für eine Kuh 1 Livres, für ein Kalb 4 Sous x. Art. 26. Weg- und BrückenGeld. Art. 28. MarkGeld. Art. 29. Azzung bei RugGerichten. Art. 30. Beeth, LagerGeld, TaubenschlagGeld, SpinnFrohnden, HubGelder, Bürger- und BeisaßenRezeptionsGelder, BanntweinsAbgaben, WasenmeistereiErtrag, das Recht, einen Bannfarren zu halten, HanfGeld, JudenherbergsAbgabe, Stand- und MarkGeld, Pferch- und WaidRecht, Müh-

lenzwang, Bastartfall, Vacante Successionen, Ziegelhütten Bann, Mastungs Gerechtigkeit. Endlich alle Renten in Geld, Wein, Hühnern und Gänsen. Art. 32. Das Recht der Bann Erneuerungen. Art. 33. Kaminfegerei Verpachtung. Art. 34. Jagdrecht, und Art. 42. Novalzehnd *).

Ueber die übernommene Verbindlichkeit des Reichs-Adels zur Schatzungszahlung.

§. 21.

Nach der bisherigen Uebung in Teutschland wird in den meisten Gegenden eine doppelte Schatzung oder Steuer von den Unterthanen erhoben, nämlich:

Die ordentliche und
ausserordentliche.

Die ordentliche Steuer ist eigentlich zu der Landes-Vertheidigung und den Kriegs Bedürfnissen bestimmt, und hiezu verpflichtet sich der immediate Reichs Adel mit seinen auf zwei Drittel moderirten Schatzungs Catastern von seinen Ritter Gütern künftig zu concurriren.

Was keine eigentliche Ritter Güter, sondern erst neu acquirirte Besitzungen sind, davon muß er die ganze Schatzung wie andere Unterthanen entrichten.

*) Art. 31. Les Habitans des Terres immatriculées pourront être contraints à la reconnaissance et au payement de toutes les Rentes, Revenus et Redevances Seigneuriales, qu'ils doivent ou pourroient redevoir auxdits Seigneurs, en vertu des Sentences et Jugemens de leurs Officiers de justice, ou du Conseil de la Noblesse. Enjoignons aux Baillis des lieux, de renvoyer les parties au Directoire lorsque le fond du droit sera contesté.

Wenn der ReichsAdel sich hiezu verpflichtet, so thut er gerade das, wozu ihn der verewigte Großherzog von Baden nach dem dasigen Grundherrlichkeits Edict angehalten wissen wollte, und nach eben dieser Ansicht und Bestimmung glaubt derselbe auch berechtigt zu seyn, die gänzliche SteuerFreiheit von seinen Schlössern und Lustgärten, die in Ansehung der Unterhaltung ein wahres Passivum sind, mit vollem Recht ansprechen zu können. Zu dieser freiwilligen SchatzungsZahlung verbindet sich der ReichsAdel nur in so lang, als es die allgemeine Noth erheischen wird. Wenn aber künftig glücklichere Zeiten eintreten, und die SchuldenMassen getilgt seyn würden, dann greift er zu seiner originären Freiheit um so mehr wieder zurück, damit er bei neuen Fällen des Bedürfnisses den Staat mit desto mehr Nachdruck zu unterstützen im Stand seyn möge.

Bei den sogenannten ausserordentlichen Schatzungs-Beiträgen hat es bisher in Teutschland überhaupt, vorzüglich aber in den Staaten des Rheinbundes durchaus an einem festen Gesetz, und an einer bestimmten Vorschrift gefehlt, so, daß in diese Rubrik alle mögliche StaatsBedürfnisse geworfen wurden, die man nur immer an die Unterthanen machen zu können glaubte.

Man hat hier abermal Real- und PersonalVerbindlichkeiten vermischt, die letzte der Bequemlichkeit halber, und um desto mehr zu erhalten, auf die Güter ausgeschlagen, und so wurden nicht selten die größten Ungleichheiten und Verkürzungen erzeugt.

So z. B. ist das Wegmachen eine reine persönliche Verbindlichkeit, eine Art von Frohnd, und doch hat man sie realiter in den ChausseeSchatzungen erhoben.

Um allen diesen Uebertreibungen mehr Eingang bei dem Volke zu verschaffen, und besonders die Unterdrückten mit unerträglichen Abgaben zu überlasten, haben einige Finanziers des Rheinbundes die eben nicht sehr schlaue Politik ausgeklügelt, indem sie vorgaben, daß der Souverain auch sogar von seinen Domainen Schatzung zu zahlen gnädigst geruhen werde.

Das ganze Volk wußte, daß es nur eine Staats-Casse gebe, daß alle Cassen in solche zusammenfließen, daß die Rechnungen nie vorgelegt wurden, und mithin mußte diese Wendung statt zu beruhigen eher Mißtrauen erregen und wahrhaft erbittern, weil das Ganze einer wahren Verhöhnung ähnlich schien.

Die in diesem Stück ganz abgehende Gesetzgebung wird eine der vordersten Berathungen der künftigen Landstände seyn müssen, und der ReichsAdel kann sich zur Bezahlung der sogenannten ausserordentlichen Schatzungen nur alsdann und eher nicht verstehen, bis vorher eine feste Gesetzgebung vorliegt, bis die Gegenstände genau gesondert, die Rubriken normirt, und ein gesetzlich bestimmter Status exigentiae vorliegt.

Sobald diese Vorrichtungen geschehen seyn werden, so wird er sich alsdann willig zu derjenigen Concurrenz verstehen, die ihm das Staatswohl sowohl, als die auf seinen Gütern haftenden dinglichen Verbindlichkeiten gebieten.

Wird der Adel rücksichtlich der Abgaben dem gemeinen, mit der Hand arbeitenden Contribuenten gleich gehalten, sollen Real- und PersonalVerbindlichkeiten vermischt werden, und den Adelichen mit einem Wort alle jene Lasten treffen, die seinen Unterthanen gebühren, so muß sein ohnedieß durch den Verlust so vieler wohl her-

gebrachten Rechte geschmälertes Vermögen schwinden, die erforderlichen Mittel zur Aufrechthaltung seines Standes können nimmermehr aufgebracht werden, und bei dem Umstand, daß er seine zerstreuten Güter nicht in eigenem Bau halten, sondern Pächtern überlassen muß, folglich keineswegs den Gewinn aus solchen, wie der Landmann, zu ziehen vermag, auf irgend einen Grad von Wohlstand Verzicht leisten.

Die auf den Ländern ruhende schwere Schuldenlast ist ein Gegenstand, der ganz besondere Berücksichtigung verdient. Zwar wäre der immediate ReichsAdel eigentlich nicht schuldig, dazu beizutragen, denn diese Schulden sind alle vor seiner freiwillig übernommenen Verbindlichkeit zur Schatzungszahlung gemacht worden, und die in den Zeiten des Rheinbundes statt gefundenen Erpressungen gegen solchen, konnten keine Verbindlichkeit hervorbringen; allein das Gesetz der Nothwendigkeit und das Wohl des Vaterlandes wird den ReichsAdel schwerlich von dieser Mitbezahlung befreien können.

Die auf den Ländern ruhenden Schulden theilen sich in vier Classen.

1. Sind es persönliche Schulden des Souverains;
2. des Landes;
3. der Aemter, und
4. der Communen.

Die ersten Schulden haften natürlich auf den landesherrlichen Domainen, und es ist billig und recht, daß der desfallsige Zahlungsplan auf diese gemacht werde.

Sollte ihr Ertrag nicht hinreichen, so tritt der Fall eines Beischusses von dem Lande ein, so wie die Bestimmung einer Civilliste, damit der Glanz des Hofes auf eine anständige Art erhalten werde.

Hierbei muß der ReichsAdel concurriren.

Bei den Landesschulden ist er gleichfalls verbunden, sich in die Mitleidenheit ziehen zu lassen.

Bei den Amts- und Gemeinde-Schulden hingegen ist er durchaus zu keiner Concurrenz pflichtig, indem er zu diesen Körperschaften theils nicht gehört, theils keine besondere Verpflichtungen gegen sie übernommen hat.

Auch dieß ist ein Gegenstand, den die künftigen Landstände zur nähern Berathung und Berichtigung übernehmen werden.

ErbhuldigungsEid der ReichsRitter und ihrer Unterthanen.

§. 22.

Der immediate ReichsAdel kann vermöge seiner Verhältnisse nur Kaiser und Reich oder denjenigen, die solches repräsentiren, den ErbhuldigungsEid ablegen.

Diese vereint sind seine Oberherren, diese und das ganze teutsche Vaterland ist er verbunden, gegen aussen mit Gut und Blut zu vertheidigen. An innern Kriegen in Teutschland kann er, wenn sie zum Unglück der Nation Statt finden sollten, Gewissens und Pflichten halber nie Antheil nehmen; kein Reichsgesetz wird ihn dazu verbinden.

Er ist daher ausser Stand, den Fürsten, unter denen er lebt, und dem Land, dem er angehört, etwas anders zu beschwören, als:

Gehorsam gegen die rechtmäßig verfaßten Gesetze, mit Ausschluß derjenigen, die auf die particuläre LandesArmirung Statt finden könnten.

Es können daher alle Avocatorien gegen solche Statt finden, ausser im Fall eines allgemeinen ReichsKriegs.

Die Unterthanen sind verbunden, den Reichs Rittern, ihren Herren, den Erbhuldigungs Eid; den Souverains aber den gewöhnlichen Unterthanen Gehorsams Eid zu leisten, zu welchem letztern sie von den Reichs Rittern, als ihren erbgehuldigten Herren, noch vorher die besondere Anweisung erhalten werden.

Neues Gesetz- und Abgaben System in Teutschland.

§. 23.

Die vormalige Gesetzgebung des Rheinbundes, welche auf die absoluteste Souverainetät berechnet war, wird nicht mehr für das regenerirte Teutschland, welches beschränkt und der Gesammtheit des Reichs unterworfen wird, passen.

Teutsche, nicht aber französische, allgemein verbindliche, auf die Moralität des Volkes wirkende, dem Geist der teutschen Nation angemessene und ihre alten Sitten und Gebräuche respectirende Gesetze sind ein unerläßliches Bedürfniß für das teutsche Volk. Eben deswegen bedarf die teutsche Gesetzgebung eine große Revision, welche die competente Behörde sicher bald besorgen wird, und wofür sie auf den lautesten Dank der ganzen Nation den gerechtesten Anspruch wird machen können.

Eine ganz gleiche Beobachtung tritt bei dem Abgaben System ein.

Dieses muß ganz umgeschaffen werden; die übertriebene Mauth- und Transito- und Zoll Abgaben, der zum Theil unerschwingliche und selbst die Liegenschaften so sehr depretiirende Accis, das übertriebene Briefporto, kurz, alle Abgaben, die bisher das Grab des Handels waren, können künftig unmöglich mehr bestehen.

Wenn Teutschland glücklich seyn und wieder gedeihen soll, so müssen nothwendig auch im AbgabenSystem übereinstimmende Grundsätze aufgestellt und auch hierinnen die Einheit der Nation ausgesprochen werden.

Diese staatswirthschaftliche Berathung wird keine von den leichtesten seyn, inzwischen gehört sie zu den ersten Bedürfnissen und Erwartungen des teutschen Volks, und zu den ersten Anforderungen, die dasselbe an seine künftigen Repräsentanten zu machen hat.

Verantwortlichkeit der Minister gegen das Gesetz.

Im Rheinbund kannte man diese Verantwortlichkeit nicht, weil der Wille des Regenten das einzige Gesetz war.

Dieser Wille war der Anlehnungs Punkt für die Minister und so wurde manches Uebel mit dem Willen des Regenten gestempelt, während dem es nicht von dem Regenten, sondern von der unrichtigen Ansicht, oder dem bösen Willen unteutscher Rathgeber ausgieng.

Nun ist ein glücklicher Stern über Teutschland aufgegangen, die Gesetze und nicht der Wille einzelner werden künftig Teutschland regieren.

Die Menschheit fordert ihre Rechte zurück.

Wo Gesetze herrschen, ist jeder Rathgeber gegen solche verantwortlich und zwar aus dem Grunde, weil ein jeder StaatsAngehöriger die Gesetze beschwören muß.

Die Regenten sind größten Theils zu gut, zu edel und zu erhaben, als daß sie gegen die Gesetze handeln könnten. Jede Zuwiderhandlung gegen die Gesetze im Staat, welche von der höchsten Gewalt herkömmt, liegt

daher so lange dem Minister als positiven oder negativen Rathgeber zur Last, bis er durch die Niederlegung seiner Stelle seine Unschuld bewiesen hat; er bleibt dem Volk verantwortlich; ein jeder aus dem Volk muß berechtigt seyn, ihn anzuklagen. Die Gerichte müssen unpartheiische Gerechtigkeit verwalten und in solchen Fällen sollte keine Begnadigung Statt finden.

Wohl dem Regenten und dem Volk, dessen Wille und dessen Gesetze so vor Verführung geschützt und bewacht werden!

Schon das ausgesprochene Gesetz dieser Verantwortlichkeit wird vor bösen und verderblichen Rathschlägen bewahren; es wird den Regenten und das Volk beruhigen und selbst den Minister, der, wenn er gesetzlich handelt, so gerechten und ausgezeichneten Anspruch auf allgemeine Dankbarkeit und Verehrung hat, in redlicher Erfüllung seines Amts mächtig schützen.

Gefahr auf dem Verzug.

§. 25.

Seit der Schlacht von Leipzig harret das teutsche Volk seiner Erlösung entgegen.

Bei aller grossen Anstrengung der höchsten Befreier von Teutschland hat solche höherer Rücksichten wegen früher nicht eintreten können.

Man hätte nie glauben sollen, daß es Fürsten des Rheinbunds gebe, welche diese Zwischenzeit benutzen sollten, die bisher ergriffene allzuharte und erdrückende Maaßregeln sowohl in administrativer als finanzieller Hinsicht gegen den Reichs-Adel und die Unterthanen nicht nur bestehen zu lassen, sondern auch immer noch mehr zu stärken und zu erhöhen.

Leider ist das hier und da geschehen und es giebt Gegenden, wo während dem in Wien über die so hoch nothwendige Erleichterung der so sehr gedrückten Unterthanen mit menschenfreundlicher Milde deliberirt wird, die schärfsten militärischen Executionen eingelegt werden, um alte kaum bezahlbare Rückstände und ein gezwungenes Anlehen zu erpressen, wovon die Obligationen, sobald sie aufgelöst sind, bei weitem nicht um die Hälfte des Nominalwerths wieder angebracht werden.

Es ist freilich schwer eine solche Handlungsweise zu begreifen, inzwischen liegt sie offen da und erschreckt das Volk mit fürchterlichen Ahndungen.

Dieß ist wahrhaftig kein Zeichen zur Rückkehr.

Die auf dem Verzug haftende Gefahr kann nicht deutlicher dargethan werden. Wenn daher der immediate Reichsadel, wenn das Volk um höchste Beschleunigung der Maaßregeln zu seiner künftigen Rettung ehrerbietigst und fußfälligst bittet, so ist es dazu durch eben so unvermuthete, als dringende und ganz unglaubliche Maaßregeln genöthigt, die ihm beinahe die sichere Andeutung machen, daß, wenn diese sehnlich gehoffte Hülfe nicht bald und nicht äuserst kräftig erscheint, zu befürchten seyn möchte, daß sie für das in gänzliche Gesetzlosigkeit hauptsächlich im AbgabenPunct versetzte Volk und Land zu spät und erst alsdann kommen möge, wenn die Quellen der Wohlhabenheit versiegt sind, und der Schwamm vollends gänzlich ausgedruckt ist.

Sollte wider Vermuthen die [illegible] dieser so sehnlich erwarteten Resultate, oder ihre practische Anwendung sich abermal verschieben, so wird es der Weisheit der hohen Beschützer von Teutschland gewiß nicht entgehen, daß dem gedrückten armen Vaterlande nachdrückliche provisorische Anordnungen zu Hülfe kommen

müssen, wenn es seiner gänzlichen Zerstörung nicht mit schnellen Schritten entgegen eilen solle.

Neue Reichsadeliche Constitution und Garantie.

Nach allem hier vorangeschickten hat der unmittelbare Reichsadel die [illegible] und gerechte Erwartung, daß er von dem gegenwärtigen hohen Congreß eine eigene [illegible] Constitution erhalten, oder wenigstens seine den übrigen Reichsständen [illegible] assimilirten Befugnisse in der künftigen Reichs-Constitution möglichst genau und bestimmt ausgedrückt werden möchten.

Der Grundsatz, daß in zweifelhaften Fällen das höchste Reichsgericht, oder jede andere competente Behörde zum Vortheil des Adels zu entscheiden habe, wird von demselben nach der Natur der Sache ganz natürlich in Anspruch genommen.

[illegible] Patent [illegible] seinem Gefühl [illegible] Empfindung, wenn er zu dem eben [illegible] noch diejenigen [illegible] Nation diese Nationaltugend [illegible] sel-

[illegible] le Conseil de Noblesse [illegible] au surplus de tous Priviléges et Droits, dont ils sont actuellement en paisible possession, encore qu'ils ne fussent pas specialement compris dans nos persentes Lettres,

ten aufgehört hat ein Palladium der Rechte zu seyn, wo weniger die Fürsten, als verblendete und von einer falschen Politik mißleitete Staats-Beamte in größern und kleinern Verhältnissen Teutschland das edelste Kleinod der Nation genommen, und die heiligen Bande des Vertrauens zwischen Obrigkeiten und Unterthanen mit einer wahren fieberhaften Begeisterung zerrissen haben, und den Grund zu einem Mißtrauen gelegt, das nichts als die Zeit und Erfahrung wird heilen können.

Die über alles und vorzüglich über das Schicksal der Völker, über ihre Bestrafungen und Segnungen waltende Vorsehung beglücke Teutschland bald mit dieser Heilung.

Ehe sie aber erfolgt seyn wird; ehe das teutsche Volk wieder auf den ersten Grundzug seiner Nationalität, nämlich auf Wort halten, stolz seyn kann, muß der teutsche Reichs-Adel durchaus ehrerbietigst wünschen, und es muß ihm für sich und seine Nachkommen sein vordersamst und höchstes Anliegen seyn, daß seine Verhältnisse gegen die teutschen Souverains, so wie sie die Bundesakte bestimmt, ausgedrückt werden, durch die höchsten verbündeten Mächte sowohl, als dem teutschen Staatenverein und dem künftigen teutschen Kaiser feierlich garantirt, und die teutschen Souverains und das Oberhaupt von Teutschland für sich und ihre Nachkommen ausdrücklich verbunden werden, auch diesen Theil der teutschen Constitution feierlich zu beschwören, daß die dagegen handelnden Minister verantwortlich gemacht, und daß das höchste Gericht ausdrücklich angewiesen werde, auch über diesen Theil der teutschen Constitution pflichtmäßig zu wachen.

Beschluß.

§. 27.

Hiemit schließt der immediate ReichsAdel seine Wünsche und seine Erwartungen. Er ist hell überzeugt, daß sie von der Art sind, daß sie sich in das neue System von Teutschland sehr leicht einpassen lassen.

Was dem Monarchismus der Krone Frankreich nicht widersprechend war, sollte dieß wohl unvereinbarlich mit dem der teutschen Souverainetät unserer Zeiten geachtet werden? der Zeiten, in welchen man die Liberalität der Regierungen so laut rühmt, und wo der Schuz des Eigenthums überall als eine der vordersten Grundlagen einer jeden StaatsVerwaltung unterstellt wird?

Den weisesten Monarchen von Europa ist das glückliche Loos geworden, den so lang ersehnten Frieden diesem Welttheil in freundschaftlicher Eintracht wieder zu geben.

Die Augen der ganzen Welt sind auf sie gerichtet; unmöglich kann die besiegte fremde Tyranney, deren Vernichtung mit so vielem Blut erkauft worden ist, durch Volksunterdrückung wieder in dem Herzen von Teutschland von neuem aufleben: unmöglich! Freiheit war der große Zweck des so heiligen Kampfes, und dieß Eigenthum kann dem siegenden Volk nicht entrissen werden.

Freuet sich doch Frankreich seiner jetzigen Constitution, seiner VolksRepräsentanten, seiner Gesetze, seiner Freiheit; und das siegreiche Teutschland sollte allein verächtliche SclavenKetten tragen?

Das teutsche Volk und der teutsche ReichsAdel setzt seine ganze Freiheit in eine gerechte, bleibende und bewährte Constitution.

Gesetze, die wie die Mode abwechseln, die willkührlich von einzelnen vorgeschrieben werden können, die am Ende auf lauter erhöhte Abgaben zielen, sind erniedrigend für den Regenten, entehrend für eine tapfere Nation, das Grab alles Volksthums.

Große und herrliche Resultate werden das harrende teutsche Vaterland überraschen. Die niedergerissenen und verlassenen Altäre werden wieder aufgebaut, wieder geheiligt werden; das zum Theil in tiefe Unmoralität gesunkene teutsche Volk wird sich durch die Gesetzlichkeit und Rechtlichkeit seiner erhabenen Regenten und deren lehrendes Beispiel wieder zur altteutschen Biederkeit, wieder zur wahren Teutschheit erheben, und so wird Teutschland, von innen durch Gesetze beruhigt, eben dadurch kräftig gegen aussen, vereint unter dem milden Scepter eines mächtigen und von allen guten teutschen Herzen mit seltener Uebereinstimmung gewünschten Kaisers, nachdem es unter einem vieljährigen ungeheuern und nicht mehr zu ertragenden Centnerschweren Druck geseufzet hat, durch die Morgenröthe einer frohen Zukunft beglückt werden.

X.

Ansicht über die künftigen staatsrechtlichen Verhältnisse des unmittelbaren Reichs-Adels in Teutschland, insbesondere in kirchlicher und staatswirthschaftlicher Hinsicht. Zweiter Nachtrag.

1.

Auszug

des reichsritterschaftlichen Memoire an den hohen Congreß ddo. Wien den 15. Dec. 1814, die geistlichen

Verhältnisse des katholischen immediaten ReichsAdels in Teutschland betreffend.

Die reichsritterschaftlichen Bevollmächtigten haben bisher bloß die staatsrechtlichen Verhältnisse und die darauf Bezug habenden Wünsche und Hoffnungen ihrer Committenten vorgetragen. Sie sehen sich nunmehr aufgefordert, in Ansehung ihrer kirchlichen Verbindungen und Zuständigkeiten annoch das Erforderliche hinzu zu fügen.

Teutsche Erzstifter und Stifter.

1) Der erste hieher gehörige Gegenstand betrifft die teutschen Erzstifter und Stifter.

In diesen wurde früher ein politisches mit dem kirchlichen Interesse vereinigt.

Die unglückliche, hauptsächlich von Frankreich ausgegangene Secularisation hat dem immediaten katholischen ReichsAdel ein unberechenbares reiches Erbe, das größtentheils von seinen Vorfahren als Stiftungen herrührte, entzogen, welches ihm keine Zeit und keine noch so glücklichen Verhältnisse je wieder ersetzen werden. Dieser Verlust ist um so empfindlicher, weil in mehreren, besonders aber den DamenStiftern, häufige, sogar eigenthümliche FamilienPräbenden verloren gegangen sind.

Die teutschen geistlichen ErzStifter und Stifter haben dadurch aufgehört, eine politische Existenz zu haben, und sind bloß kirchlich geworden.

Die Religiosität, das GerechtigkeitsGefühl und die Grosmuth der teutschen Fürsten wird und muß jene ErzStifter und Stifter zur Beruhigung des Volks, und um den Pflichten gegen die Kirche zu genügen, wieder herstellen.

Ihre Wiederherstellung kann nach den Grundsätzen der Gerechtigkeit nicht anders, als nach dem Sinn und Wortlaut ihrer originären Stiftungen und nach der Wesenheit geschehen, in welcher sie vor der Secularisation bestanden haben.

Hiedurch erwachen für den immediaten ReichsAdel, in dem frommen Vorsatz, das beste der Kirche unter allen, auch den eingeschränktesten, Verhältnissen eifrigst zu befördern, die gerechtesten Ansprüche auf jene Erzstifter und Stifter.

Wenn man auch diesen Instituten ihren Reichthum durch die Gewalt der Waffen entzogen hat, und wenn in solchen bloße schwache Erinnerungen an den Glanz der vorigen Zeiten übrig bleiben, so erhalten sie dennoch in der Fortdauer ihrer alten ehrwürdigen Formen das dankbare und unauslöschliche Andenken an die altteutsche Frömmigkeit und Wohlthätigkeit.

Teutsche Orden.

2) Der zweite Gegenstand ist der hohe teutsche Orden.

Dieses durch Alterthum, durch das erhabendste ReligionsGefühl und durch eine Reihe großer Thaten ausgezeichnete Institut war von jeher rein kirchlich und wurde hauptsächlich durch den teutschen ReichsAdel gestiftet.

Durch die Reformation haben sich mehrere Provinzen isolirt, die sämmtlich noch existiren. Nur ausschließlich in dem nun aufgelösten Rheinbund hat diesen hohen Orden das harte Schicksal betroffen, daß ihm sein Erbe entzogen und die damalen existirenden teutschen OrdensRitter mit Pensionen abgefertigt wurden.

Diese teutschen OrdensRitter waren nie als Eigenthümer des teutschen Ordens zu betrachten, und wenn

die Fürsten diesen Orden auflösen wollten, so mußten sie das Recht und die Gewalt haben, alle solchen gründende Stiftungen, Testamente und Schenkungen zu zernichten; sie mußten autorisirt seyn, über das Eigenthum der Kirche zu verfügen; sie mußten außer den gegebenen Pensionen auch noch dem ganzen teutschen imediaten Reichsadel sein wohlerworbenes Eigenthum und seine bestgegründeten Hoffnungen bezahlen.

Die Kirche und die höchste Gewalt in Teutschland konnten, wenn das Institut selbst je sollte ausgeartet seyn, solches reformiren; sie konnten dasselbe gemeinschaftlich auf seine ursprüngliche wohlthätige Bestimmungen zurückführen; sie konnten es der Kirche, dem Staat und dem Wortlaut seiner Stiftung gemäß von neuem einrichten und zur Erfüllung der vorliegenden religiösen und moralischen Pflichten streng anhalten. Allein ihm sein Eigenthum zu entziehen, es gänzlich zu vernichten, und die vorliegenden religiösen Bestimmungen der Vorzeit eben so anzusehen, als ob sie nicht in der Welt seyen, war offenbar den größten Bedenklichkeiten unterworfen.

Der bekannte 4te Artikel des Wiener Friedens drückt sich über diesen Gegenstand folgendermaßen aus:

> Da der teutsche Orden in den Staaten des rheinischen Bundes aufgehoben worden ist, so entsagen Se. Majestät der Kaiser von Oestreich für Se. Kaiserliche Hoheit den Erzherzog Anton dem Großmeisterthum dieses Ordens in diesen Provinzen, und erkennen die in Ansehung der außer dem österreichischen Gebiethe gelegenen Ordensgüter gemachte Anordnung. Die Beamten des Ordens sollen Pensionen erhalten.

Diese Verordnung ist für die Fortdauer des hohen Teutschen Ordens aus zwei Gründen ganz unverfänglich. Einmal, weil ihn Verträge und Bestimmungen zwischen dritten höchsten Puissancen keineswegs verbinden, und dann, weil es außer der Macht irgend einer Souverainetäts-Gewalt zu liegen scheint, ein Confiscations-Recht gegen eine dergleichen geistliche Stiftung in Ausübung zu bringen.

Hiernach ist von dem erhabenen GerechtigkeitSinn der höchsten verbündeten Mächte sowohl, als von dem ruhmwürdigen Bestreben der hohen Souverains in Teutschland, einem jeden das Seinige zu geben, gewiß zu erwarten, daß die Existenz des hohen teutschen Ordens in seiner ganzen Ausdehnung und ganz seiner primären Bestimmung gemäß, sey es nun gegen die Feinde der christlichen Religion, oder des teutschen Vaterlandes, werde erhalten werden.

Der immediate teutsche ReichsAdel in Franken, Schwaben und am RheinStrom, der diese Wiederherstellung anspricht, hofft daher durch diesen ehrerbietigsten Antrag keine Fehlbitte zu thun, wobei er jedoch jede zweckmäßigere Einrichtung und Bestimmung des Ordens selbst, die übrigens nie auf die Entziehung des Ordens-Eigenthums wirken kann, der Kirche und der höchsten Gewalt in Teutschland vertrauensvoll anheimstellt.

JohanniterOrden.

9) Einen gleich gerechten und eben so stark motivirten gehorsamsten Antrag haben die Unterfertigten Namens ihrer Committenten in Ansehung des JohanniterOrdens zu machen.

Auch hier liegt ein unbestreitbares EigenthumsRecht der Kirche und des unmittelbaren ReichsAdels in Teutsch-

land, in so fern es sich von der teutschen Zunge dieses hohen Ordens handelt, vor Jedermanns Augen. Auch hier fordert ein Institut, welches ein Alterthum von 700 Jahren aufzuweisen hat, dessen Bestimmung für ganz Europa groß, edel und wohlthätig ist, und welches früher so viele Thränen des Kummers und der Verzweiflung getrocknet hat, Respect für das Eigenthum.

Dieser hohe Orden existirt heute noch in dem grössern Theile von Europa fort.

In dem Königreiche Spanien ist er bereits restituirt, die Krone Frankreich wird ihn wieder herstellen, oder neu dotiren. Seiner Wiederherstellung in Italien sieht er vertrauensvoll entgegen, und sollte es hiernach wohl möglich seyn, daß in Teutschland allein Grundsätze gegen ihn aufgestellt werden sollten, die mit den übrigen in Europa im Widerspruch stehen? Wenn man die Bestimmung dieses hohen Ordens allenthalben für ehrwürdig und die Menschheit wohlthätig hält; wenn Jedermann seinen großen Verdiensten um die leidende Menschheit Gerechtigkeit widerfahren läßt, so ist ganz gewiß voraus zu sehen, daß die gerechten Fürsten Teutschlands höchst willfährig seyn werden, auch diesen hohen Orden gänzlich zu restituiren.

Hierdurch wird der Kirche und dem immediaten Reichs-Adel ihr Eigenthum wieder gegeben, und dem teutschen Namen der Ruhm verschafft, sich bei den Bestimmungen dieses hohen Ordens um die leidende Menschheit mit andern Nationen von Europa auf gleiche Linie zu stellen.

Die Unterzeichneten kennen keine größere Beruhigung als diejenige der allgemein anerkannten und gefühlten Ueberzeugung, daß alles obgesagte seinen einzigen Grund in einem gebietenden Pflichtgefühl, in ihrer Selbsterhaltung und der schuldigen Fürsorge für die Nachkommen

habe, und vertrauen mit heller Ueberzeugung, daß die großmüthigen und religiösen Gesinnungen der teutschen Fürsten hierbei ihre kräftigsten Fürsprecher seyn werden.

2.

Auszug

aus dem ritterschaftlichen Memoire an den hohen Congreß in Wien vom 28. Jän. 1815, die Stände enthaltend, welche die StaatsWirthschaft, die Staatsklugheit und die StaatenMoral für die Erhaltung des ErbAdels aussprechen.

Das Memoire, wovon in der Urschrift dieses zweiten Nachtrags hier ein Auszug folgt, ist vollständig schon abgedruckt, oben Bd. I. Heft 2, S. 124—142. Deßwegen wäre überflüssig, hier den Auszug zu liefern.

XI.

Ueber

das staatsrechtliche Verhältniß der Herrlichkeit Kniphausen, dann der Edlen Herrschaft Varel, beide, dem Herrn Grafen von Bentinck gehörig. Von dem Herausgeber.

Der Herr Graf Wilhelm Gustav Friedrich von Bentinck besitzt in Teutschland, die Herrlichkeit Kniphausen*), zwischen Jeverland und dem Ausfluß der

*) Der Herr Graf von Bentinck schreibt sich jetzt Souverain von Inn- und Kniphausen. Das alte Schloß

Jahde in die Nordsee, dann die Edle Herrschaft Varel, zwischen der Jahde und dem Herzogthum Oldenburg, zwei publicistische Merkwürdigkeiten.

Die Herrlichkeit Kniphausen, eine alte freie Reichsherrschaft (dynastia imperii) und herzoglich-burgundisches, am Lehnhofe zu Brüssel zu empfangendes Lehn, bis auf die neueste Zeit, mit einer Stadt, einem Schloß, und drei Kirchspielen von 23 Bauerschaften, stand während der teutschen Reichsverfassung unmittelbar unter Kaiser und Reich, und unter der Gerichtsbarkeit der höchsten Reichsgerichte. Sie hatte zwar nicht Reichsstandschaft, aber teutsche Landeshoheit und Reichsfreiheit. Sie war frei von Reichssteuern, sowohl Römermonaten als Kammerzielern, von Mannschaftstellung zu dem Reichskriegsheer, von Kreisverbindung und Kreissteuern, und von der ReichsvicariatGerichtsbarkeit. Sie war sonach, da sie auch mit der Reichsritterschaft nicht in Verbindung stand, ein unmittelbares Reichsland mit seltener Reichsfreiheit. Graf Anton II. von Aldenburg hatte sogar, für Kniphausen und Varel, von Ludwig XIV. am 23. Jul 1672 einen Neutralitäts-Brief erhalten, in Absicht auf alle französischen Kriege in Teutschland.

Auch nach Auflösung der teutschen Reichsverbindung hatte Kniphausen seine Unabhängigkeit gefristet, ungeachtet es in den rheinischen Bund nicht aufgenommen war. Als aber in den Tilsiter Friedensschlüssen Rußland seine Erbherrschaft Jever, von welcher nebst

Innhausen, in der Herrlichkeit Kniphausen, ist verfallen, und der dazu gehörig gewesene Bezirk wird nicht mehr darnach benannt, wohl aber wird noch in dem Titel des Besitzers die Benennung beibehalten.

der Jahde und Nordsee Kniphausen umschlossen ist, an den König von Holland, und Preussen das Fürstenthum Ostfriesland zur Verfügung Napoleons abgetreten hatten, ward das französische Unterjochungs-System auch auf diesen kleinen Staat erstreckt. Nach dem Tractat von Fontainebleau, geschlossen zwischen Frankreich und Holland am 11. Nov. 1807, Art. 5, sollte „der König „von Holland über die Herrschaften Kniphausen „und Varel, dem Grafen von Bentinck gehörig, Sou„verainetätsrechte ausüben, wie sie in der rheinischen „BundesActe Art. 26. bestimmt sind *)". — So kam Kniphausen unter königlich holländische Souverainetät.

Wegen der Edlen Herrschaft Varel machte der Herzog von Holstein-Oldenburg Einwendung. Es gelang ihm, daß bei seiner Aufnahme in den rheinischen Bund (14. Oct. 1808) Napoleon diese Herrschaft ihren vorigen Verhältnissen zurückgab **). Hierauf ließ Oldenburg von dem Grafen von Bentinck sich einen schriftlichen Huldigungs-Eid, datirt Schloß Varel den 28. Febr. 1809 ***), jedoch nur wegen der

*) Der rheinische Bund, herausgegeben von Winkopp, Heft XV, S. [illegible]; Heft XXII, S. 165. Vergl. auch J. F. Bertuchs allgem. geograph. Ephemeriden, März 1808, S. [illegible]9. Cromes und Jaups Germanien, Bd. I. Num. 15.

**) Tractat zwischen Napoleon und Oldenburg, über des letzten Aufnahme in den rheinischen Bund, v. 14. Oct. 1808, in dem angef. rhein. Bund, Heft XXVIII, S. 151. Herzoglich-Oldenburgisches Patent von 14. Dec. 1808, ebendas. Heft XXXV, S. 275.

***) Er steht in der unten [illegible] oldenburgischen Denkschrift, S. 18 — 20.

Herrschaft Varel, leisten. Darin bestätigte und erneuerte der Graf zwar den, wegen „der unter her„zoglich-oldenburgischer Landeshoheit belegenen Herr„schaft Varel", von seinen „Vormündern unter dem „15. Aug. 1785 geleisteten HomagialEid"; er setzte aber ausdrücklich die Einschränkung hinzu: er schwöre „wegen der, vermöge des oldenburgischen „Tractats vom 12. Jul. 1693, dem regierenden Lan„desherrn von Oldenburg über das Amt Varel reser„virten TerritorialHoheit oder Superiorität in eccle„siasticis et secularibus, und was derselben anhängig".

Alles dieses war von kurzer Dauer. Durch das berüchtigte organische SenatusConsult vom 13. Dec. 1810, vereinigte Napoleon mit Frankreich, unter Anderem, das ganze damalige Königreich Holland, worunter seit 1807 auch Ostfriesland, Jever und Kniphausen begriffen waren, und das Herzogthum Oldenburg nebst Varel *).

Der Graf von Bentinck, nun blos Gutsbesitzer unter französischer Hoheit, hatte sich zum Maire von Varel ernennen lassen. Bei dem Vorrücken der alliirten Heere in Ober- und Niedersachsen, im März und April 1813, zeigte er sich thätig für die Unterstützung der teutschen Sache wider Napoleon. Auch erklärte er, durch ein Patent vom 20. März 1813 **), daß, weil die höheren französischen Behörden des ehemaligen Herzogthums Oldenburg dieses Land verlassen hätten, Er die Regierung in seiner Edlen Herrschaft Varel

*) Der rheinische Bund, Heft LI, S. 455. Vergl. ebendas. Heft LII, S. 147, Heft LIII, S. 309.

**) Es steht in der unten angef. oldenburgischen Druckschrift, S. 23—27.

nach ihrem ganzen Umfang wieder übernehme. Zugleich machte er provisorische Verfügungen über die Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtspflege.

Zu früh hatte der Graf diesen Schritt gewagt. Er ward ergriffen, und durch Urtheil einer zu Wesel errichteten MilitärSpecialCommission vom 3. Mai 1813, „als der Empörung überführt, zu Landesverweisung „und Einziehung aller seiner Güter zu Gunsten des Staats, verurtheilt. Er selbst ward, unter immerwährender Lebensgefahr, von Gefängniß zu Gefängniß bis nach Paris geschleppt, und hier erst nach dem Einrücken der Verbündeten, im April 1814, auf freien Fuß gestellt. Unterdessen hatte der französische Präfect des Departements der WeserMündung, durch einen Beschluß, datirt Bremen den 12. Jul. 1813, zu Vollziehung des oben genannten Urtheils verordnet, daß alle Güter des Grafen, mithin auch Kniphausen und Varel, eingezogen und unter die Verwaltung der StaatsDomainenDirection gestellt werden sollten *).

Am 5. Nov. 1813 rückten russische Truppen in Oldenburg ein. Am 27 Nov. erschien daselbst wieder, in seiner Residenz, der Herr Herzog von Holstein-Oldenburg. Schon vorher, gegen das Ende des Octobers, hatte der Graf von Bentinck durch seinen Bevollmächtigten, Rath Rasmus, von seinen nun von Feindesgewalt befreiten Herrschaften Kniphausen und Varel wieder Besitz nehmen lassen.

Gleichwohl setzte hierauf die herzoglich-oldenburgische provisorische RegierungsCommission, des gräflich-bentinckischen Widerspruchs ungeachtet, die von

*) Der Beschluß steht [illegible] S. [illegible] ff.

französischen Behörden verfügte Beschlagnahme und Verwaltung fort, nicht blos über Varel, sondern auch über Kniphausen. Sie erklärte: „man „könne sich nicht bewogen finden, vor einer Revision „der wider den Grafen von Bentinck statt gefundenen „Untersuchung (worauf demselben, oder wer sonst dabei „interessirt, anzutragen unbenommen bleibe) jenes Er„kenntniß und die zu dessen Ausführung geschehenen Ver„fügungen aufzuheben“.

Acten über die Untersuchung und Verurtheilung, hatte die Regierungs-Commission nicht gefunden; sie meinten aber, man könne doch nicht alle Verfügungen, und noch weniger alle Urtheile der französischen Behörden geradezu als ungerecht und gewaltsam cassiren. Der Herzog ließ jedoch die erkannte Confiscation suspendiren, und zu Sicherung der Rechte aller Interessenten, insbesondere auch der Gläubiger des Grafen, eine eigene Administration der im Herzogthum Oldenburg gelegenen gräflich-bentinckischen Güter anordnen. Dem Grafen ward bloß eine Competenz vorbehalten. Auch ward vorläufig ein Gut von etwa 2000 Rthlr. Einkünften seiner eigenen Verwaltung überlassen.

Der Graf hielt, unter den wesentlich veränderten Umständen, die Revision eines von einer Militär-Special-Commission der feindlichen Macht gesprochenen Urtheils für überflüssig, weil dieses bloß eine in rein politischer Beziehung auf die Kriegsverhältnisse notorisch für die gemeinschaftliche Sache Teutschlands, mithin auch Oldenburgs, gegen die feindliche Macht begangene feindselige Handlung des von ihr unterdrückten souverainen Besitzers von Kniphausen, zum Gegenstand hatte. Die Kraft eines solchen Urtheils sey

schon dadurch, daß den Unterdrücker mit Waffengewalt vertrieben, und die Befreiung der teutschen Länder von französischem Joch durch den Friedensschluß bekräftigt ward, vernichtet worden. Zudem würden zu einer solchen Revision, wenn es deren bedürfte, die oldenburgischen Gerichte nach dem gleichzeitigen Sachverhältniß keineswegs, sondern im äussersten Fall nur die verbündeten Mächte für competent zu achten seyn. Indeß hätten die verbündetenn Monarchen von Oestreich, Rußland und Preussen, seiner (des Grafen) guten Absicht und ächtvaterländischen Gesinnung, in Hinsicht auf die in Frage stehende Handlung, bereits volle Gerechtigkeit schriftlich und mündlich widerfahren lassen.

Dessen ungeachtet beharrte die oldenburgische Regierungs-Commission, in einem Beschluß vom 19. Sept. 1814, auf der Nothwendigkeit der Revision, und verweigerte abermal die Aufhebung des Sequesters, zumal da auch mehrere Gläubiger des Grafen dawider sich gesetzt hätten, und für Erhaltung der Substanz der unter landesherrlicher Garantie mit einem Fideicommiß belegten Güter zu sorgen sey.

Dagegen verweigert der Graf fortwährend jede Einlassung auf das oldenburgische Ansinnen eines Revisions-Gesuchs.

Die jetzige Unabhängigkeit der Herrlichkeit Kniphausen wird von oldenburgischer Seite in gewisser Art, wenigstens in fremdem Namen bestritten. Bei dem Vorrücken russischer Truppen, unter dem General von Winzingerode im Herbst 1813, hatte dieser am 25. Nov. im Namen des Kaisers von Rußland provisorischen (militärischen) Besitz von Kniphausen genommen. Diese Besitznahme erklärte Hr. Staats-

Minister von Stein, in dem unten folgenden Schreiben, für unbefugt, und auf Unkenntniß der wahren Lage der Sache und Mißverstand beruhend. Sie scheint sich auch von selbst erledigt zu haben, theils durch den Abmarsch der russischen Truppen ohne Vorbehalt, theils dadurch, daß seitdem von russischer Seite weiter kein Anspruch auf Kniphausen gemacht wird.

Dagegen behauptet Oldenburg, in einer kleinen Druckschrift*): „es sey dem Herzog die Administration mit der Bestimmung übertragen, daß bis zu „Regulirung der teutschen Angelegenheiten auf dem Wiener Congreß, die Sache in der Lage bleiben solle, „worin solche gefunden worden. Der Graf von Bentinck „befinde sich in dieser Hinsicht in eben der Lage, „wie die während der Periode der französischen Uebermacht mediatisirten Dynasten, und er müsse seine „Wiederherstellung lediglich von der Bestimmung „des Kaisers (von Rußland) erwarten, welcher der „Herzog Administrator unmöglich vorgreifen könne. Die „dem Grafen im Bezirk von Kniphausen gebliebenen „Privatbesitzungen hätten sich ebenfalls, und aus gleichem Grunde wie die in Varel gelegenen, unter Sequester befunden; es sey in Ansehung jener eben so „schonend (von Oldenburg) verfahren, wie wegen dieser, und es seyen ausser den Einkünften derselben, auch sämmtliche von Kniphausen erhobene „und ferner zu erhebenden SteuerRevenüen an die „AdministrationsCommission der gräflich-bentinckischen Güter gewiesen worden".

*) Ueber die Fortdauer des auf die teutschen Besitzungen des Grafen von Bentinck zu Varel von dem französischen Gouvernement gelegten Sequesters. Mit einigen historischen Vorerinnerungen (Oldenburg 1815. 27 S. 8.), S. 17.

Indeß hat Herr Graf von Bentinck diese oldenburgische Fortsetzung des von französischen Behörden auf Kniphausen gelegten Sequesters, mehrmal für unbefugte Eigenmacht sowohl schriftlich als auch durch die That selbst erklärt, indem er sich in den Wiederbesitz seiner Souverainetäts- und Eigenthumsrechte zu setzen versuchte. Er hat ferner, als souverainer Besitzer von Inn- und Kniphausen, auf dem wiener Congreß seinen Beitritt zu dem Verein teutschen Fürsten und freien Städte angeboten *); er hat daselbst den Antrag gemacht, daß er denjenigen ehemaligen teutschen Reichsständen möge gleichgeachtet werden, welche im November 1813 zu Frankfurt dem Bündniß der allerhöchsten verbündeten Monarchen beigetreten sind **); er hat endlich unverweilt seinen Beitritt zu dem teutschen Bund erklärt ***). Ueberdem hat derselbe, während des Congresses, Sr. Majestät dem Kaiser von Rußland das Sachverhältniß, seine Absicht, Gesinnung und Vorschritte schriftlich eröffnet, ohne daß im Mindesten eine mißbilligende Gegenerklärung erfolgt wäre.

Die Edle Herrschaft Varel, mit Conneforde und Spohle, über zwei QuadratMeilen groß, ist in dem oldenburgischen Staatskalender für das J. 1815, S. 119 mit einer Bevölkerung von 5043 Einwohnern angesetzt. Ihr staatsrechtliches Verhältniß zu dem Herzogthum Oldenburg, ist jetzt zum Theil streitig; und deßwegen hat Herr Graf von Bentinck nachfolgende

*) ProMemoria vom 20. Febr. 1815. oben Bd. I., Heft 4. S. 40.

**) Note vom 5. März 1815, oben Bd. III. S. 119.

***) Note vom 10. Juni 1815, oben Bd. II. S. 581.

Note vom 4. April 1815 auf dem Congreß übergeben. In ähnlicher, [illegible] Rücksicht: [illegible] scheint eine kurze historische Entwickelung jenes staatsrechtlichen Verhältnisses, und von den Verfassern der bekannt gewordenen Urkunden, an diesem Orte um so nöthiger zu seyn, da hievon in Druckschriften wenig bekannt geworden ist.

Graf Anton Günther von Oldenburg und Delmenhorst, der letzte des gräflich-oldenburgischen Mannsstammes gerhardinischer Linie, welcher von 1603 bis 1667 regierte, besaß 1) die, zum Theil [illegible] lehnbaren, Grafschaften Oldenburg und Delmenhorst; 2) die Herrschaften Jever, Varel und Kniphausen, welche durch besondere Rechtstitel an das Haus Oldenburg gekommen waren.

Graf Anton Günther, ohne eheliche Leibeserben, hatte von seiner Braut, einem Freifräulein Elisabeth von Ungnad *) einen Sohn, Anton, geboren 1633, welcher von dem Kaiser, unter dem Namen eines Freyherrn von Aldenburg, legitimirt, und nachher 1653 in den Grafenstand erhoben ward **). Dieser

*) Seiner wirklich verlobten Braut. G. A. von Halems Geschichte des Herzogthums Oldenburg, Th. II., S. 5 f. T. D. Wiardas ostfries. Geschichte, Th. V., S. 5 f. Weddigens neues westphal. Magazin, Heft VI., S. 91 f. — Sie war nachher mit einem Grafen von Weisenwolf vermählt. J. J. Winkelmanns oldenburg. Friedens- und Kriegshandlungen, S. 404 f. — Auch Graf Anton Günther vermählte sich in der Folge, 1635, mit einer Prinzessin von Holstein-Schleswig; es blieb aber diese Ehe kinderlos.

**) Mit vielen Privilegien. Ein Auszug des Grafen-Diploms im Mosers teutschem Staatsrecht, Th. XXII.,

starb 1680. Sein Sohn, Graf Anton II. von Aldenburg, den seine zweite Gemahlin, Charlotte Emilie Prinzessin de la Tremouille de Tarente, nach seinem Tode am 26. Juni 1681 geboren hatte, hinterließ eine einzige Tochter, Charlotte Sophie, geboren im Jahr 1715, welche sich 1733 mit einem Grafen von Bentinck vermählte, dem Großvater des jetzigen Besitzers von Kniphausen und Varel, welchem sie als Erbtochter, nach Erlöschung des gräflich-aldenburgischen Mannstammes, diese Herrschaften zubrachte. Sie starb, in ihrem 85. Jahre, zu Hamburg am 4. Febr. 1800 *).

Wiewohl die Successionsfähigkeit, insbesondere die Lehnfolgefähigkeit, der Brautkinder von angesehenen Rechtslehrern behauptet wird, so ist dieser Punct doch sehr streitig **), und selbst die kaiserliche Legitimation des Grafen Anton I. von Aldenburg, würde diesen, in dem concreten Fall, der Unannehmlichkeiten und des ungewissen Ausganges eines langwierigen Rechtstreites mit den mächtigen Successionsberechtigten aus dem holsteinischen Hause nicht überhoben haben, wenn er als einziger Sohn des Grafen Anthon Günther die Nachfolge in dessen sämmtliche Besitzungen in Anspruch genommen hätte. Dieses voraussehend, suchte Graf Anton Günther noch bei seinem Leben ihm wenigstens die Nachfolge

S. 436, und unten als Beilage Num. 12 zu der gräflich-bemtinckischen Note vom 4. April 1815.

*) Unter Anderem berühmt durch ihre reichhaltige Sammlung alter Münzen, die sie selbst beschrieben hat, in ihrem Catalogue d'une collection de médailles antiques, à Amsterdam 1787. Supplément etc. ibid. 1788. gr. 4.

**) Man vergl. Schotts Eherecht, S. 308, und des Herausgebers kl. juristische Bibliothek, St. XVII., S. 34 ff.

in einen Theil seiner Besitzungen, durch Uebereinkunft mit den übrigen nächsten Sucessionsprätendenten zu sichern. Zu dem Ende schloß er mit König Friedrich III. von Dänemark, und mit Herzog Friedrich von Holstein-Schleswig, am 16. April 1649 zu Rendsburg einen Vertrag über die Sonderung des Lehns vom Allode.

In diesem Separations-Vertrag ward unter Anderem festgesetzt*), daß dem Grafen Anton Günther von Oldenburg das Haus und Amt Varel in dem Stande überlassen werde, wie es jetzt sich befinde, mit allem Zugehör, z. B. hoher und niederer Jagd, Fischereien, Mastungen, obern und niedern Botmäßigkeiten, peinlichen und bürgerlichen Gerichten, Rechten, Gerechtigkeiten und allem Uebrigen, wie es die vorigen Häuptlinge**) nebst dem dabei befindlichen Zoll eingehabt, gebraucht und genossen (jedoch der Territorial-Superiorität vorbehältlich) zur freien Disposition in vim allodii, und daß Sie (der Graf) es einem der Ihrigen, welchen Sie es gönnen werden, zuwenden, oder auch ab intestato zu hinterlassen berechtigt seyn sollten. Imgleichen das Vorwerk und die halbe Vogtei Jahde nebst dem Zuwachs; wie

*) Bericht, wie es zu dem zwischen Ihro K. M. Christian V. einer, und der gräfl. aldenburgischen Vormundschaft anderer Seits, in dem Jahr 1693 geschlossenen — — Vergleich gekommen (Paris, ohne Jahrzahl, vermuthlich 1814, auf 39 S. in 4. gedruckt), S. 4. Datirt ist dieser Bericht, Kniphausen anno 1803, und unterzeichnet: Siegen, hochgräflich-bentinckscher Canzleirath und Landrichter.

**) Varel, an der ehemaligen Grenze der Friesen, hatte, ehe es durch Vertrag an den Grafen von Oldenburg fiel, seine eigenen Häuptlinge, unter welchen es politische Selbstständigkeit genoß.

auch das, was von geist- und weltlichen Gütern in den Grafschaften Oldenburg und Delmenhorst, im Stadt- und Butjadinger Land, seit Graf Anton I. bis auf den jetzt regierenden Grafen Anton Günther, beide resp. eingezogen, eingedeicht, und Sie etwa künftig eindeichen möchten, erhandelt, zugekauft, jedoch ohne die Territorial Superiorität, sonst aber mit allen juribus etc., wie solche Güter hiebevor die Geistlichkeit ersessen, hergebracht und gebraucht hat u. s. w., welche zu des Herrn Grafen Disposition und Dero Erben und Erbnehmer Besten ohne Unterschied nebst der niedern Jurisdiction, Arrest, Pfändung, Einschliessung in Polten, an Brüchen bis 12 Rthlr., Diensten, niedere Jagd, Fischereien, nothwendiger Feuerung zu den Vorwerken, und sonst pleno jure verbleiben sollen, damit von Erben zu Erben Ihrem freien Willen nach, als mit Proper Eigenthumsgütern zu gebahren, zu schalten und zu walten, und davon sowohl inter vivos, als durch letzten Willen zu verordnen, oder ab intestato zu hinterlassen, doch König Friedrich und Herzog Friedrich davon die Territorial- und landesobrigkeitliche Superiorität, und was davon eigentlich dependent, vorbehaltend. Auch seyen der König und Herzog wegen des Zolls auf der Weser wohl zufrieden, daß im Fall Graf Anton Günther deßwegen keine vergnügige Satisfaction bei seinem Leben erhalten sollte, derselbe seines Beliebens unter seinem Feudal- und Allodial Erben einige verbindliche Disposition machen möge. — Was die Besitzungen in dem Stadt- und Budjadinger Land betrifft, so ward das oben Gesagte noch besonders festgesetzt, durch den sogenannten Hamburger Vergleich vom 19. März 1653.

In einem näheren Separations-Vergleich, geschlossen zu Oldenburg den 1. Jul. 1653, ward der rendsburgische Vertrag von 1649 bestätigt, ein näheres Verzeichniß der zugestandenen Allodial-Stücke verfertigt und genehmigt, auch die stipulirten Aequivalente ausgemittelt und angenommen. Zugleich verzichtete Graf Anton Günther auf das Jahder Vorwerk, welches ihm in den rendsburger Vertrag war zugestanden worden. — Der rendsburger Vertrag ward von dem Kaiser am 21 Aug. 1653 bestätigt.

Durch eine Resolution vom 8. Sept. 1654 bewilligten König Friedrich III. und Herzog Friedrich von Schleswig-Holstein dem Grafen Anton Günther von Oldenburg, daß „dessen Sohn Anton, des heil. röm. Reichs Graf, Freiherr von Aldenburg, Edler Herr zu Varel, und dessen eheliche Leibes-Mannserben, das Amt Varel in seinem alten Bezirk hinführo immediate besitzen, auch Dero Behuf, Stimme und Stand in Reichs- und Kreisversammlungen auf der Grafenbank haben und führen, auch sonst wegen dieses Amtes für einen unmittelbaren Grafenstand des Reichs sich geriren und halten möge" *). — Nicht weniger bewilligte König Friedrich III. durch eine Resolution vom 28. April 1659, dem Grafen Anton Günther, daß „dessen Sohn Anton, Graf zu Aldenburg, und dessen eheliche Descendenten, die ganze Jahder Vogtei, sammt allen Ein- und Zubehörungen, mit dem jure superioritatis territorialis et immedietatis (gleich Sie Sich bereits in Anno 1654 wegen Varel erkläret) an sich nehmen, haben, possediren und gebrauchen solle und möge" **). Endlich ertheil-

*) Man s. den angef. Bericht, S. 8.

**) Ebendas. S. 8 und 9.

ren noch König Friedrich III. und Herzog Christian Albrecht von HolsteinSchleswig (Herzog Friedrichs Sohn), unter dem 30. Aug. 1664, dem Grafen Anton Günther für seine AllodialErben, in Absicht auf die errichteten „pacta successoria“, namentlich den rendsburger Vergleich, eine förmliche GarantieUrkunde, mit der Zusage, „sie alles besorglichen Schadens, Unkosten und Ungelegenheit frei halten und gewähren zu wollen“ *).

Nachdem Graf Anton Günther von Oldenburg und Delmenhorst auf solche Art seinen Allodial Nachlaß vertragmäsig von dem Lehn gesondert und seinen AllodialErben gesichert hatte, errichtete er am 23. April 1663 ein feierliches Testament **). Darin hinterließ er (§. 39.) seinem Sohn Anton 1) das Haus und Amt Varel, sammt der nächst daran gelegenen Jahder Vogtei, mit dem alten und neuen Jahder Vorwerk, und dazu gehörigen Ländereien, auch „allen vermöge rendsburgischen Vergleichs und folgends ertheilten königlichen und fürstlichen Resolutionen, dazu erhandelten Gerechtsame, Immedietät, Superiorität, Hoheit, Recht und Gerechtigkeiten, zu Wasser und zu Lande, Zöllen, Regalien, Ober- und Niedergerichten, hohen und niedern Jagden“ u. s. w. 2) „Das Haus und Herrlichkeit Kniphausen, mit den dazu gehörigen drei Kirchspielen Fedderwarden, Sengenwarden und Accum, auch obern und niedrigen Jurisdiction hoch und nieder Jagden, geist- und weltlichen Rechten“; u. s. w., „wie er selbst gedachtes Haus und Herrlichkeit seit seiner Regierung besessen, gebraucht und benutzt habe.“ Ferner 3) in der Grafschaft Oldenburg und dem

*) Ebendas. S. 9.

**) Abgedruckt in Winckelmanns oldenburgischer Chronik, S. 553—576.

Stadt und Butjadinger Land, sodann 4) in der Herrschaft Jever, verschiedene namentlich angegebene Vorwerke und andere Grundstücke, Mühlen, Zehnten, und 5) zu Oldenburg den delmenhorstischen Hof, nebst noch einem andern Haus und dahinter gelegenen Hof ꝛc.

Alle diese Besitzungen belegte Graf Anton Günther zugleich (§. 40.) mit der Eigenschaft eines Familien-Fideicommisses, mit dem Rechte der Erstgeburt, zuerst für seinen Mannstamm, dann, wenn dieser erloschen seyn würde, auch für seinen Weiberstamm. Eines oder mehrere der mit Fideicommiß belegten Stücke sollten zwar „in solchen Fällen, da ihnen (seine Nachkommen) einige Noth in angelegenen Fällen, zustossen, oder sonst eine favorable Occasion zur Verbesserung ihres Etats und Acquirirung anderer Land und Leute" beschwert, oppignorirt, oder veräussert werden dürfen; es sollten aber „die durch solche Beschwerung oder Veräusserung erhandelten und acquirirten Stücke mit ebenmäsigem Rückfall (FamilienFideicommiß) afficiret seyn und bleiben", also dem FamilienFideicommiß einverleibt werden. — Zu Einführung dieses PrimogeniturRechtes hatte Kaiser Ferdinand III. in dem 1653 dem Grafen von Aldenburg ertheilten GrafenDiplom (wovon ein Auszug unten als Beilage 1[a] zu der folgenden Note steht) im Voraus ermächtigt.

Graf Anton Günther von Oldenburg und Delmenhorst starb am 19. Jun. 1667. Beide Grafschaften, nebst dem Stadt- und Budjadinger Land, fielen nun an König Fridrich III. von Dänemark und dem Herzog Christian Albrecht von Holstein Gottorf ꝛc. als dessen Lehnfolger; hingegen fielen an seinen Sohn, den Grafen Anton von Aldenburg die Herlichkeit Kniphausen, das Amt Varel, die Vogtei Jah-

ben, nebst den übrigen ihm in dem Testament zugetheilten Allodial-Stücken, welchen dieselben sofort in Besitz nahm.

Etliche Jahre später trat der Herzog von Holstein-Plön als Prätendent auf die reichslehnbaren Grafschaften Oldenburg und Delmenhorst, wider Dänemark und Holstein-Gottorf, bei dem Reichshofrath auf. Dänemark verglich sich mit demselben, gab ihm Entschädigung für seinen Anspruch auf beide Grafschaften, und trat nun selbst, an dessen Stelle, wider Holstein-Gottorf bei dem Reichshofrath auf. Ein hier am 10. Jul. 1673 ergangenes Urtheil sprach Holstein-Plön (nun Dänemark, als dessen Cessionar) die alleinige Lehnfolge in die Grafschaften zu und „cassirte die 1649 den 16. April (zu Rendsburg) aufgerichtete Pacta, so viel die Lehne betrifft*) sammt der hierüber per sub- et obreptionem ausgewirkten Confirmation." **)

Bei diesen so sehr veränderten Umständen, sah Graf Anton von Aldenburg sich veranlaßt, unter dem 25. Mai und 21. Jun. 1676 mit König Christian V. einen neuen Vertrag zu schliessen. In solchem cedirte

*) Nur Allodial-Güter und Gerechtsame wurden in Folge des Rendsburger Vertrags von 1649 von dem Grafen Anton Günther, mit Familien-Fideicommiß belegt. Diese waren also unter dieser Cassation nicht begriffen. Eben so wenig die in dem Stadt- und Budjadinger-Land gelegenen Fideicommiß-Güter. Dieses Land war braunschweig-lüneburgisches Lehn, die holstein-plönische Klage war aber bloß gerichtet auf die Succession in die reichslehnbaren Graffschaften Oldenburg und Delmenhorst. Vergl. den angef. Bericht, S. 34. C.

**) Pfeffinger Vitriar. illust. T. III. p. 322. sq. Schweder theatr. pretensionum illust. p. 283.

er dem König den in seines Vaters Testament ihm vermachten dritten Theil des elsflether Weserzolles, doch so, daß Alles, was zu des Grafen Hausgebrauch und Gebäuden nöthig, oder von einem seiner unbemeierten Vorwerke kommt, und darauf gemacht wird, zollfrei seyn soll. Dagegen versprach der König für sich und seine Nachfolger, abermal die in dem rendsburger und andern Verträgen und Resolutionen zugesagte Eviction und Garantie in Ansehung der sämmtlichen, dem Grafen Anton I. von dem gottseligen Grafen beigelegten Allodial-Stücke und davon dependirenden iurium"*).

Graf Anton starb am 27. Oct. 1680. Er hinterließ aus erster Ehe fünf Töchter, aus zweiter Ehe seine Gemahlin schwanger. Nun verlangte der Herzog von Holstein-Plön, von dem König „Sequestration der oldenburgischen, im oldenburgischen Territorium gelegenen, laut der klaren Lehnbriefe, oder sonst notorisch zum Feudo gehörigen, und per errorem vel alio invalido modo unter das vermeinte Allodium gerathenen Güter"; unter dem Vorwand, daß sein Vater bei Abtretung seiner Rechte an Dänemark, sich die Eventual-Succession in die Grafschaften und deren incorporirte Lande, auch verschiedene Emolumente de praesenti sich vorbehalten habe. Die gebetene Sequestration der meisten oldenburgischen Güter, ward hierauf durch königliche Resolution am 19. März 1681. verfügt. Sie dauerte bis in das Jahr 1693.

In der Zwischenzeit ward des Grafen Antons Wittwe, am 26. Jun. 1681, von einem Sohn entbunden, dem Grafen Anton II. — Kaiser Leopold I. ließ

*) Bericht rc. S. 17—21.

diesem durch den Reichshofrath, laut der Urkunden vom 14. Sept. 1682, zu Vormündern bestellet: dessen Mutter, und ihr auf deren Verlangen zum Mitvormund den Herzog Albrecht von Sachsen Coburg, ferner den Ulrich Friedrich Güldenlew, Grafen von Lauerwig, und den Freiherrn Franz Heinrich von Odens. In Absicht auf die Personen der beiden lezten, ist zu bemerken, daß sie Töchter des verstorbenen Grafen Antons I. aus erster Ehe, mithin Stiefschwestern des minderjährigen, ihrer Vormundschaft anvertrauten Grafen, zu Gemahlinnen hatten.

Diese beiden lezten Vormünder schienen, ohne Zustimmung der Mutter und des ihr beigeordneten Mitvormundes, verschiedne Schritte gethan zu haben, die ihrem Pflegbefohlenen nicht vortheilhaft waren, am Ende aber doch von ihm nach erlangter Volljährigkeit genehmigt wurden. Zuerst hatten sie, um, wie es hieß, die Aufhebung des Sequesters zu bewirken, unter dem 10. April 1684 einen Vertrag mit dem König verabredet, nach welchem „sonst alle in der Grafschaft Oldenburg gelegene Hauptstücke des Familienfideicommisses an König Christian und die beiden Vormünder abgetreten werden sollten" *). Es widersprach aber die Vormünderin Mutter, und so kam der Vertrag nicht zu Stande.

Sodann schlossen diese Vormünder mit dem König zu Copenhagen am 12. Jul. 1693 einen Hauptvertrag. Durch solchen veräusserten sie, im Namen ihres Pflegbefohlnen, verschiedene beträchtliche Güter und Capitalien, und hierunter auch solche, die zu dem oldenburgischen Familienfideicommiß gehörten, z. B. an Dänemark die ganze Vogtei Jahde mit

*) Ebendas. S. 24.

Vorwerken mit allen Rechten, die Vogtei Schweg und Spaden, die Territorial Superiorität oder Landeshoheit in der Herrschaft Varel; ferner die Vorwerksländereien zu Dovelgönne in Stadt- und Butjadingerland, welche der Gemahlin des Vormundes, Güldenlew Grafen von Laurwig, zu Ergänzung ihres Heurathsguts, das Vorwerk Alt-Oberahn und das Ländlein Schwansburg in Jeverland, welche der Gemahlin des Vormundes Freiherrn von Gödens in partem dotis, die Vorwerke Neuenfeld und Wisbeckersburg ebendaselbst, welche den drei andern Stiefschwestern des Pflegbefohlnen loco alimentorum et dotis eigenthümlich überlassen wurden. Zugleich verpflichteten (§. 28.) sich die Vormünder, „daß sie alle zwischen Dänemark und des Pflegbefohlnen Vater und Großvater, über die Succession in den Grafschaften, item super separatione allodii a feudo, oder Besitz und Gerechtigkeit der vermeinten Allodial Stücke und des Weserzolles errichtete Verträge, ertheilte Resolutionen, gewechselte Schreiben und dergleichen fideliter aufsuchen, und an Dänemark zu totaler Cassation extradiren lassen wollten, und sollten die abhanden gekommenen Documente annullirt und mortificirt seyn" *).

Dieser Hauptvertrag von 1693 regulirte ferner das staatsrechtliche Verhältniß der Edlen Herrschaft Varel zu Oldenburg auf folgende Art: 1) Der Graf und seine eheligen männlichen Leibeserben sollen das Amt Varel, mit allen Pertinenzen, unter dem hergebrachten Namen einer Edlen Herrschaft besitzen. — 2) Dem König und seinen Nachfolgern in der Regierung von Oldenburg und Delmenhorst soll über Varel vorbehalten seyn, die Territorial Hoheit

*) Ebendas. S. 23—26.

oder Superiorität in ecclesiasticis et secularibus, und was derselben anhängig, immaßen der gräfliche Pupill — — der von seinem Vater prätendirten Territorial-Gerechtigkeit oder Superiorität sich begiebt, und solche in die Hände des Königs resignirt. — 3) Der Graf soll Varel inne haben, besitzen und genießen, mit dem Patronatrecht, den Ober- und Untergerichten, der hohen und niedern Jagd, Fischerei und allen übrigen Regalien (Hoheiten). — Der Beitrag von Varel zu der oldenburgischen Landescontribution, ist ein für allemal auf zwölfhundert Reichsthaler jährlich, welche der Graf unter die Unterthanen zu repartiren hat, gesetzt, ohne daß irgend eine Vermehrung an Geld, Kriegsfuhren oder dergleichen, weder in Kriegs- noch Friedenszeiten, statt hat; doch soll Varel zu Reichs- und Kreis-Ausgaben, und zu dem Unterhalt des Reichskammergerichtes, mit seinem vormals üblich gewesenen vollen Quantum zu dem Anschlag der Grafschaften concurriren (§. 15.). — Außerdem wurden in demselben Vertrag (§. 7—9.) noch verschiedene Bestimmungen gemacht, über des Grafen Gerechtsame auf gewissen, ihm gehörigen Vorwerken und Ländereien, z. B. niedere Gerichtbarkeit, Jagd, Steuerfreiheit, Beitrag zu dem Deichwesen etc.

* Der König genehmigte diesen Vertrag am 26. Dec. 1693. In dem oben angeführten gedruckten Bericht, S. 24, wird zwar gemeldet die gräfliche Mutter, als Vormünderin, habe solchen nicht annehmen wollen, es sey auch keine Spur vorhanden, daß der Mitvormund, Herzog Albrecht von Sachsen Coburg, Theil genommen habe. Indeß wird doch ebendaselbst, S. 27. berichtet, es habe Graf Anton, nach erlangter Volljährigkeit, diesen während seiner Minderjährigkeit geschlos-

seinen Vertrag in dem Jahr 1706 approbiret, auch König Friedrich IV., als Graf von Oldenburg und Delmenhorst, solchen confirmirt und genehmigt; daher es denn auch bisher dabei geblieben sey. In den beigefügten Bemerkungen (S. 28—39) behauptet der Berichtsteller, Herr Canzleirath Siegen, daß der Vertrag von 1693 1) gültig und rechtsbeständig sey, in Ansehung der unter dem gräflich oldenburgischen Familienfideicommiß nicht begriffenen Güter, 2) null und nichtig hingegen in Ansehung der Veräusserung der unter diesem, durch letzwillige Verordnung rechtsgültig festgesetzten Fideicommiß begriffenen Güter und Gerechtsame *), zumal in keiner der Fälle existirt habe, in welchen der Fideicommißstifter eine Veräusserung erlaubt habe, und nicht einmal eine richterliche Untersuchung der Nothwendigkeit der Veräusserung, ein Decret, oder eine richterliche Bestätigung erfolgt sey, daß demnach jedem qualificirten Successor die Revocation oder Vindication dieser Güter und Gerechtsame gegen jeden Besitzer zustehe **), weil jener nicht seinem nächsten Vorfahr, sondern dem Fideicommißstifter succedire ***), ohne nach der Rechtsregel agere non valenti non currit praescriptio, eine andere Verjährung befürchten zu dürfen, als nur von der Zeit an, wo die

*) De Cramer T. III. obs. 982. De Cannegieser decis. Hasso-Cass. T. II. p. 263. n. 15.

**) Cramer l. c. Bergius de pactis famil. illustr. c. 5. p. 125. Knipschild tr. de Fideic. Famil. nobil: c. 3. n. 68. Carpzov jurisprud. for. T. III. const. 8. def. 30. n. 6.

***) Henr. de Cocceji diss. de Fideic. Famil. manu heredis non capiendis, §. 21. et 40; in Ejus exercit. curios., Vol. II. n. 14.

Reihe der Succession ihn getroffen hat****); daß folglich die Genehmigung, welche Graf Anton II. nach erlangter Volljährigkeit, dem von seinen Vormündern geschlossenen Vertrag von 1693 ertheile, nur ihn für seine Person verpflichtet habe, einer von seinen Nachfolgern anzustellenden Revocation hingegen nicht im Wege stehe.

In Beziehung auf diesen Hauptvertrag von 1693, erfolgte zu Copenhagen am 11. Dec. 1706 eine königl. Extensions Declaration. Darin ward die Appellations Summe, bei Berufung von den Urtheilen der varelschen Gerichte an das landesherrliche Obergericht, von 80 auf 200 Rthlr. erhöhet, ein AppellatiosEid verordnet, die Inappellabilität gewisser Sachen, und daß in manchen die Appellation keine SuspensivWirkung haben solle, festgesetzt, auch überdem bewilligt, daß in ConsistorialSachen die Processe von den gräflichen Beamten bis zu dem Bescheid instruirt, dann zur Entscheidung an das Consistorium nach Oldenburg gesendet werden sollen, daß dem Grafen die Selbstverwaltung der Kirchen-, Waisen-, Schul-, und ArmenFonds zustehen, jedoch die justificirten Rechnungen den von dem oldenburgischen Consistorium kommenden Visitatoren vorgelegt werden sollen; die peinliche Gerichtsbarkeit solle dem Grafen nach Inhalt des Vertrags von 1693 bleiben, derselbe jedoch verpflichtet seyn, das Halsgericht mit hinlänglich qualificirten Personen zu besetzen, und bei demselben die Justiz gehörig verwalten zu lassen, bei Gesuchen um Abrufung der Sache (avocatio causae), soll das Obergericht, wenn solchen zu willfahren wäre, die Supplicanten cum voto an den Landesherrn unmitelbar verweisen; Rich-

****) Pütters Rechtsf. Bd. III. Resp. 311. n. 16. Strube's rechtl. Bed., Th. III, S. 150. De Cramer opsc. T. IV. opusc. XXII. S. 31.

tigkeits Beschwerden soll das oldenburgische Obergericht dem Grafen zu seiner Erklärung vorläufig mittheilen, und diese dem Landesherrn selbst, nebst Relation und Votum zu dessen Verordnung senden; die Execution der in zweiter Instanz von dem oldenburgischen Obergericht gesprochenen Urtheile, soll an den Richter erster Instanz nach Varel remittirt, und dagegen Nichts, ausser im Fall verweigerter Justiz verfügt werden; im Uebrigen aber soll es bei der in dem Vertrag von 1693 dem Landesherrn vorbehaltenen „Territorial Hoheiten, juribus und Gerechtigkeit über die Herrschaft Varel verbleiben."

Ein Rescript König Friedrichs IV. an die Regierungs Canzlei zu Oldenburg, datirt Friedrichsburg den 7. April 1725, befiehlt dieser Behörde, daß, weil des Grafen Begehren in der Billigkeit bestehe, und, wie es damit gehalten werden solle, deutlich genug sowohl in dem a. 1693 getroffenen, und von ihm in a. 1706 ratificirten Tractat, als auch in dessen Extension vom 11. Dec. 1706, und den an die Canzlei so vielfältig ergangenen Rescripten reglirt sey, die Canzlei sich daran stricte halten, und ihn gegen deren Inhalt im Geringsten nicht graviren solle. Namentlich solle es, so viel die Annehmung der Appellation bei der Regierung zu Oldenburg betrifft, lediglich bei dem Tractat von 1693, §. 14, und dessen Extension §. 1. und 4, verbleiben. Da auch ferner in diesem Tractat §. 13. dem König Nichts als die Territorial Hoheit in eclesiasticis et secularibus reservirt, und die Herrschaft Varel übrigens dem Grafen mit Ober- und Untergerichten überlassen, auch die Regierung angewiesen worden, über des Grafen Unterthanen keine weitere Jurisdiction als in consistorialibus et appellationibus

zu exerciren, und durch ein königliches Rescript vom 13. Jul. 1717 ausdrücklich befohlen worden, daß des Grafen Bediente (Beamte) dessen Jurisdiction unterworfen seyn sollten; so sey es dabey zu lassen, und habe die Canzlei, ausser dem den König reservirten Consistorial- und AppellationsSachen, über des Grafen Unterthanen und Bediente keiner weitern Jurisdiction sich anzumassen. Endlich sey die Frage: ob die Canzley dem Grafen per modum mandati, oder requisitionis zu schreiben habe? gleichfalls in dem Rescript vom 13. Jul. 1717, §. 4 et 5, genugsam dahin regulirt, daß die bey der Regierung in appellatorio, consistorialibus und in civilibus dictirten Brüche, auf die von derselben an den Grafen ergehende Requisition, durch dessen Bediente eingetrieben, und nach Oldenburg eingesendet werden sollen; wie denn auch derselbe wegen Execution der von dem Oldenburgischen Consistorium in varelschen ConsistorialSachen gesprochenen Endurtheile, allemal requirirt werden müsse. Und habe übrigens die Canzlei in Sachen, die von keiner Consequenz sind, und nicht des Königs TerritorialHoheit angehen, dem Grafen nicht per modum mandati anzubefehlen, sondern ihn nur in ihrem Namen zu requiriren.

Durch ein königliches Rescript an dieselbe RegierungsCanzlei, datirt Friedrichsburg den 4. April 1735, ward endlich erklärt, daß obzwar das jus decimandi*) ein Stück der TerritorialHoheit sey, solches dennoch insgemein unter die Regalien referirt werde. Wie nun dem Grafen in dem oldenburgischen Tractat die Regalien zugestanden, und nur die TerritorialHoheit vorbehalten, auch keine andere Auf-

*) Darunter wird hier das jus detractus verstanden, wie sich aus dem Folgenden ergiebt.

lagen als die stipulirte jährliche Contribution prätendiret worden, so möge dem Grafen von Aldenburg vergönnt seyn, das jus decimandi in der Herrschaft Varel auszuüben, jedoch mit dem Beding, daß er, nach seinem eigenen Erbieten, Niemand aus den Grafschaften Oldenburg und Delmenhorst, zu Ersparung des zehnten Pfennings, in fraudem des königlichen Fisci, sich etwa auf einige Zeit in gedachter Herrschaft Varel niederzulassen, und nachher dolose weiter zu ziehen, zulassen möge.

Was die Person des Herrn Grafen von Bentinck und seinen persönlichen Gerichtsstand betrifft, so ist außer Zweifel, daß er wegen der Herrlichkeit Kniphausen in der Periode des teutschen Reichs die Reichsunmittelbarkeit, und nach Auflösung des teutschen Reichs bis zu Napoleons Gewaltthätigkeit die Souverainetät genossen habe; ferner, daß er in jener ersten Periode, nach den Grundsätzen des Reichshofraths *), auch in Hinsicht auf seine unter oldenburgischer Hoheit gelegene Herrschaft Varel, für seine Person keinesweges als der oldenburgischen TerritorialGerichtsbarkeit unterworfen anzusehen war. Insbesondere geht das Letzte aus dem, nachstehender Note als Anlage beigefügten kaiserlichen Privilegium von 1653 und Reichshofraths-Conclusum von 1748 (Beil. 1[a] und 1[b]) hervor. An jene Grundsätze des Reichshofraths achtet jedoch Oldenburg, nun selbst Souverain, sich jetzt nicht mehr für gebunden.

Weder die teutsche BundesActe noch der Acte du congrès de Vienne du 9 juin 1815, enthalten eine Bestimmung über die staatsrechtlichen Verhältnisse der Herrlichkeit Kniphausen, und eben so wenig über

*) Immediatus semper et ubique est immediatus.

diejenigen der Edlen Herrschaft Varel; auch nicht über das Personal-Verhältniss ihres Besitzers. In dem Acte du congrès werden dem Herrn Herzog von Oldenburg, ausser der grossherzoglichen Würde (Art. 34), die Abtretung eines hannöverischen Bezirkes mit 5000 Einwohnern (Art. 33.), und ein Landesbezirk mit 20,000 Einwohnern, in dem Saardepartement (Art. 49.) zugesichert. Da der letzte mit seinen Staaten nicht zusammenhängt, so versprechen (Art. 50.) Oestreich, Russland, Grossbritannien und Preussen, ihre guten Dienste, bei dem Ausgang des Kriegs mit Frankreich, oder so bald es die Umstände gestatten werden, anzuwenden, dass durch Tausch oder andere Uebereinkunft (arrangemens) ihm diejenigen Vortheile zu Theil werden, welche sie ihm zuzuwenden geneigt sind. Der gräflich-bentinckischen Besitzungen wird hiebei auf keine Weise erwähnt, ungeachtet deren staatsrechtliches Verhältniss zu Oldenburg, auf dem Congress von dem Herrn Grafen von Bentinck mehrmal war zur Sprache gebracht worden.

XII.

Note

des Bevollmächtigten des Herrn Grafen Wilhelm Gustav Friedrichs von Bentinck*), an die kaiserlich-östreichischen und königl.-preussischen Herren Congress-Bevollmächtigten, betreffend dessen Wiedereinsetzung in den vor der

*) Den Titel des Herrn Grafen von Bentinck findet man unten in der Beilage Num. 5. A. d. H.

französischen Occupation, in seiner Herrschaft Varel und in seinen in dem herzoglich-oldenburgischen Lande gelegenen Privatbesitzungen, gehabten Besitzstand rc., gegen die Vorschritte und Behauptungen der herzoglich-holstein-oldenburgischen Landesregierung; datirt Wien den 4. April 1815.

Des Unterzeichneten Herrn Gewaltgeber hat das besondere Unglück betroffen, daß eine Verwirrung der Prinzipien, in welche die herzoglich-oldenburgische Regierung verfallen, ihn seines Vermögens berauben, ja sogar seine Ehre zu Grunde richten, und eben der Mann, welcher, im teutschen Sinne, zuerst das Joch fremder Unterdrückung abzuschütteln suchte, darüber von dem Reichsfeind verhaftet, von Gefängniß zu Gefängniß geschleppt, 16 Monate in Ketten schmachten mußte, mit genauer Noth dem Tode entgangen ist, nunmehr das schreiendste Opfer von Kanzleiformen werden soll, ja daß sogar unter deren Schutze demselben bereits seine seit Jahrhunderten wohl erworbenen Unabhängigkeitsrechte und Privilegien gewaltsam entzogen worden sind.

Es ist hier eben so wenig der Ort, sich in rechtliche Ausführung der tractatmäßigen Verhältnisse des Herrn Grafen von Bentinck mit dem herzoglichen Hause von Oldenburg, rücksichtlich der Herrschaft Varel, und seiner in dem herzoglichen Lande gelegenen Privatbesitzungen einzulassen, — was höchstens im ordentlichen Prozesse vor dem künftigen Reichsgerichte geschehen könnte — als es ausser allem Zweifel liegt, daß mein Herr Committent, auf welchem die feindliche Gewalt unmittelbar lastete, gleich allen übrigen

großen und kleinen Ständen Teutschlands, vermöge der Grundgesetze der Gerechtigkeit, nach Auflösung der fremden Gewalt, vor allen Dingen wiederum in den Besitz seiner, vor der französischen Occupation des Vaterlandes, gehabten Rechte und Gerechtigkeiten gesetzt werden müsse.

Statt aller Ausführung der Rechte seines Herrn Committenten, sey es dem Unterzeichneten demnach erlaubt (nebst einem Auszug aus dem kaiserlichen Diplom Sr. Maj. Ferdinands III. de dato Regensburg den 15 Julius 1653, Beilage Num. 1[a]) in der Anlage sub Num. 1[b]. nur ein kaiserliches Reichshofraths Rescript (Conclusum), beizufügen, aus welchem die Reichsunmittelbarkeit des Herrn Grafen von Bentinck zweifellos hervorgeht.

Da nun die höchsten Reichsgerichte bekanntlich nur praevia causae cognitione entschieden haben, und diese mit allen Staatsverhältnissen Teutschlands wohlvertraute oberste Verwaltung der Gerechtigkeit sowohl unter den Reichsständen selbsten, als unter den Unterthanen derselben, die hochgräfliche Familie in ihrer Reichsunmittelbarkeit schon im Jahr 1748 zu schützen wußte, so giebt es wohl keinen stärkern urkundlichen Beweis für das Besitzrecht des Herrn Grafen von Bentinck als di allerhöchste Entscheidung, wodurch nothwendig jede Contestation entfernt wird, und alle Behauptungen der herzoglich-oldenburgischen JustizCanzlei von selbsten über den Haufen fallen.

Eben so unläugbar bleibt es, daß mit der französischen Gewalt in Teutschland auch alle französischen Sequester und Urtheile politischen Ursprungs, welche das Mein und Dein nicht berühren, gegen dermalige Reichsstände zugleich wegfallen, und des Unterzeichneten Herr

Committent, mit eben dem Rechte, wiederum in seine vorige Lage zurückgesetzt werden müsse, mit welchem Se. herzogliche Durchlaucht selbst, ebenfalls Höchstihre Lande, in neuen Besitz genommen haben.

Se. herzogliche Durchlaucht hatten, im Zustande höhern Zwanges, Höchstihre Unterthanen und Vasallen der früheren Eide förmlich entlassen, und der Herr Graf von Bentinck hatte, in seiner Noth, gegen das frühere Reichsverband Huldigungseide leisten müssen. Alles dieses war demnach Werk fremder Gewalt, welches eben so wenig gegen Se. Durchlaucht, als gegen des Unterzeichneten Herrn Committenten allegirt werden kann. Daß aber mit dieser feindlichen Gewalt auch alle ihre Folgen aufhören, versteht sich ebenfalls von selbst, wenn man nicht in die auffallendsten Widersprüche gerathen will.

Wer also früherhin keine Jurisdiction hatte, kann sich aus Handlungen, welche in die Occupations-Periode gehören, keine anmassen, weil die hohen verbündeten Mächte nach Höchstihrer deutlichen Erklärung, nicht etwa einen teutschen Reichsstand, sondern das ganze Vaterland gerettet haben, und es mithin keine Erben französischer Macht geben kann.

„Was soll man also von dem Vorwande denken, unter welchem sich die hohe herzogliche Regierung in Oldenburg anmaßt, ein von dem Reichsfeind wegen Aufruhr gegen des Unterzeichneten reichsunmittelbaren Herrn Committenten erlassenes Urtheil auf Landesverweisung und Confiscation der Güter, auch selbst, nach ihrem eignem Eingeständniß, ohne vorhandene Acten, nochmals revidiren, und bis solches geschehen, alle feindliche, gegen ihn ergriffene Maasregeln fortsetzen zu wollen; was soll man davon denken, daß

die nemliche hohe Landesregierung einen Reichsunmittelbaren, wider seinen Willen, unter Administration zu setzen, dessen Gläubiger aufzureitzen, und unter dem Vorwande ihrer eigenen ganz neuen Justizverordnungen, ihn seinem rechtmässigen Foro, dem dereinstigen höchsten Reichsrichter, zu entziehen sucht. (Siehe Anlage sub Num. 2.)

Und was soll man endlich davon denken, wenn Alles dieses, ungeachtet des schon in der Mitte liegenden Ausspruchs des obersten Verwaltungsraths der hohen Verbündeten selbst (siehe Anlage Num. 3), verbunden mit einer schrecklichen Oeffentlichkeit, für den Herrn Grafen, und zum größten Nachtheil seiner armen Unterthanen, noch bis jetzt auf den heutigen Tag, ungestört fortgesetzt wird (siehe Anlage Num. 4a, 4b und 5.).

Nichts vermag aber diese Handlungen zu rechtfertigen. Haben Se. herzogliche Durchlaucht selbst Klagen gegen des Unterzeichneten Herrn Committenten, so ist zu derselben Entscheidung nur allein der höchste Reichsrichter competent. Haben Creditoren Ansprüche an den Herrn Grafen von Bentinck, so muß der höchste Reichsrichter ebenfalls entscheiden, und kein Dritter kann sich eine Jurisdiction anmassen, welche nur diesem höchsten Reichsrichter ausschließlich zusteht, wenn nicht ein neuer Zustand der Gewalt eintreten soll.

In diesen beiden unläugbaren Wahrheiten lösen sich alle Behauptungen der hohen herzoglichen Justizkanzlei zu Oldenburg von selbst auf; denn es ist nicht denkbar, daß diejenigen grossen Verheissungen, welche die hohen Alliirten im Angesicht Gottes und der Welt, dem ganzen Complex der vormaligen Reichsstände gemacht haben, für einen Reichsstand nur halb, oder gar nicht, in Wirksamkeit kommen könnten.

In Teutschland kann es keine Fortsetzung französischer Sequester, oder Revision französischer Urtheile mehr geben, welche diejenigen Reichsstände bestrafen sollen, die sich zuerst gegen Frankreich erklärt haben, wenn man nicht den wärmsten Patriotismus zum Verbrechen stempelt, und alle gewaltsamen Handlungen der Reichsfeinde von neuem sanctioniren will.

Die weltbekannte Gerechtigkeit der hohen Alliirten kann sich so nicht widersprechen. Sie hat die Herstellung der alten Rechte für alle Reichsstände ohne Unterschied ausgesprochen, und auch ausgeführt; sie kann also in Ansehung der Rechte des Herrn Grafen von Bentinck nur das Nemliche wollen.

Von diesen Grundsätzen der ewigen Gerechtigkeit unterstützt, darf der Unterzeichnete Namens seines Herrn Committenten, mit Zuversicht der Erhörung, gehorsamst bitten:

> daß der hohe Congreß den Herrn Grafen von Bentinck ungesäumt in den vollen Besitz seiner vorigen Rechte und Privilegien, ohne Weiteres einzusetzen, und alle dagegen laufenden Handlungen der hohen Landesregierung in Oldenburg, als null und nichtig aufzuheben, auch besagten Herrn Grafen seine Satisfaction und Schadenersatz vor dem dereinstigen höchsten Richter ausdrücklich vorzubehalten geruhen möge.

Wien, den 4. April 1815.

L. D. Jassoy, J. U. D.,
Bevollmächtigter des Herrn Grafen
von Bentinck.

Beilagen.

Num. 1a.

Kaiserliche Privilegien für das gräfliche Haus Aldenburg, vom Jahr 1653.

Durch das Diploma Ferdinandi III. d. d. Regensburg den 15 Juli 1653, wovon ein Auszug zu finden in Joh. Jacob Mosers teutschem Staatsrecht, Thl. 22, S. 346, §. 53, ertheilt der Kaiser (dem Grafen von Aldenburg) alle und jegliche Gnade, Freiheit, Ehre, Würde, Vortheil, Praeeminenz, Session und Stimme in Reichs- und Kreisversammlungen, auf Landtagen und Zusammenkünften, gleich anderen des westphälischen Kreises Grafen und Herren, dergestalt, daß er dem wetterauischen, fränkischen, oder auch schwäbischen Collegio, welches er dazu erwählen und selbst belieben werde, sich associiren, dabei sitzen und votiren könne.

Ferner bestimmt jenes Diplom, daß wenn der Graf eine Grafschaft, Herrschaft, oder anders unmittelbar vom römischen Reiche dependirendes Gut an sich bringen würde, selbiges zur unmittelbaren freigehörigen Grafschaft jetzt als dann, und dann als jetzt erhoben, und er sich mit allen ehelichen Leibeserben und Erbenserben, davon im Grafen-Prädicate, zu ewigen Zeiten zu denominiren oder zu tituliren berechtiget seyn solle.

Ingleichen soll er eine oder mehrere Graf- oder Herrschaften, unter eben den Vorzügen an sich bringen können.

Das Diplom gestattet weiter das jus primogeniturae, die Majorennität mit zwanzig Jahren, das jus adoptandi, das Recht zu Lehn zu nehmen und zu geben — und fügt Folgendes hinzu:

„Wir nehmen auch überdieß Gedachten, sammt al-
„len seinen Erben, Nachkommen und Descendenten, auch
„Häuser, Haab und Gütern, jetzigen und künftigen wo
„die im heiligen römischen Reiche gelegen, oder ins
„Künftige noch dazu erkauft werden mögen, in Unsern
„absonderlichen Schutz, Schirm, Gelett und
„Verspruch, also und dergestalt, daß er und seine
„eheliche Leibeserben vor Niemand als vor Uns
„und Unserem Kaiserlichen Reichshofrathe, oder auch
„Unserem Kaiserlichen Cammergerichte, sowohl in
„realibus als personalibus besprochen oder gerechtferti-
„get werden soll."

Num. 16.

Kaiserliches Reichshofraths-Conclusum,

betreffend die Reichsunmittelbarkeit der gräflich bentinckischen Familie. Jovis 14 Martii 1748.

Von Bentinck, vermählte Gräfin, Charlotte Sophia, geborne Gräfin von Aldenburg, contra Ihro Königl. Majestät zu Dännemark und Norwegen, als Grafen von Oldenburg, und Dero nachgesetzte Regierung daselbst; Mandati S. C. in puncto arrogatae incompetentis jurisdictionis, et evocationis extra Imperium, sive Implorantischer de rato ac mandato cavirender Anwald von Mittelburg, sub praes. 30. Januarii nup. übergiebt allerunterthänigst demüthigste Bitte, pro clement. decernendo Mandato cassatorio et inhibitorio, de non arrogando sibi jurisdictionem incompetentem ergad ynastam Imperii immediatam, in Causa mere personali; nec eandem evocando, praeprimis extra fines Imperii, revocan-

de commissione cum reliquis incompetenter gestis, et remittendo actorem ad forum competens summorum Imperii tribunalium S. C. annexa citatione solita, vel saltem simile de administranda justicia, non evocando Dynastam immediatam extra limites Imperii, nec fra, facti sed juris procedendo S. C., annexa citatione solita, appon. Lit. A. usque M. inclus. in duplo.

„Cum inclusione Exhibiti, sub praes. den 30. Januarii anni curr., rescribatur dem König von Dänemarck, als Grafen von Oldenburg. Es würden Dieselben ersehen, was die Gräfin von Bentinck, geborne Gräfin von Aldenburg, gegen eine auf Veranlassung ihres Ehemanns, des Grafen von Bentinck, dem Angeben nach angeordnete Schulden Untersuchungs Commission vorgestellet und gebeten. Wie nun aber Kaiserl. Majestät sich keinesweges vorzustellen vermöchten, daß die Meinung des Königs dahin gehen sollte, über besagte Gräfin, als eine dem Reiche ohne Mittel ohnstreitig unterworfene, auch mit unmittelbahren Reichs Gütern angesessene Person, wegen derer von ihrem Ehemann wider Sie angebrachten PersonalAnsprüche, einen GerichtsZwang zu exerciren, und Kraft desselben, oder in anderer Maase, eine Untersuchung ihres gesammten Status activi et pasaivi anzustellen, als welches, wann auch ihr Ehemann, der Graf von Bentinck, dergleichen zu begehren berechtiget seyn sollte, lediglich bei Kaiserl. Majestät, als alleinigem höchsten Richter ihrer Person, zu suchen, und zuvörderst die Gräfin darüber genüglich zu hören seyn würde; als hätten zwar Ihro Kaiserl. Majestät vor der Hand, und aus einem weit besseren Vertrauen zu dem König, mit der gebetenen

Verfügung vorzugehen Bedenken getragen, versehen sich aber zu des Königs bekannter Gemüthsbilligkeit und reichsständischem patriotischen Betragen desto gewisser, es würden Dieselben nicht zugeben, daß unter dem Praetext einiger in der Grafschaft Oldenburg der Gräfin zuständigen Güter oder dergleichen, der Kaiserlichen unzweifelhaften höchsten Gerichtsbarkeit von Dero Oldenburgischen Regierung, oder von Jemand anders einiger Eintrag geschehe, und solchemnach alles fernere Verfahren gegen die Gräfin sofort aufheben, und nachdrücklich inhibiren, den Grafen von Bentinck hingegen mit seinem Untersuchungs- und Sequestrations-Gesuch an Kaiserl. Majestät verweisen, auch, wie solches geschehen, innerhalb zwei Monaten berichtlich anzeigen.

(L. S.) Arnold Heinrich von Glandorff.

Num. 4.

Oldenburgische wöchentliche Anzeigen.

Donnerstag, Num. 4, den 25. Januar 1815.

Verordnung

wegen vorläufiger Herstellung der vor der französischen Occupation bestandenen Abgaben, mit einigen Modificationen.

Von Gottes Gnaden, Wir, Peter Friedrich Ludwig, Erbe zu Norwegen, Herzog zu Schleswig, Holstein, Stormarn, und der Dithmarschen, Fürst zu Lübeck, Herzog und regierender Administrator zu Oldenburg ꝛc.

Oeffentliche Bekanntmachungen.

No. 1., u. s. w.

No. 2., u. s. w.

No. 3. Nachdem die Herzogliche Regierung an die Stelle der bisherigen AdministrationsCommissarien der gräflich-Bentinckischen Güter, welche wegen erhaltener anderweitiger Bestimmungen dieses Geschäft nicht länger beibehalten konnten, andere Commissarien, in den Personen des Regierungsraths Fittig in Jever, des Amtmanns Strackerjan in Varel und des DeichInspectors Behrens in Varel, ernannt, und diese mit dem ersten Januar d. J. in Wirksamkeit getretene AdministrationsCommission unter Aufsicht der JustizCanzley, als den nach §. 6. der Verordnung vom 15. Sept. 1814 in Ansehung jener Güter competenten Gerichtsstand, gestellt hat; so wird solches hierdurch zur allgemeinen Kunde gebracht.

Oldenburg den 19. Jan. 1815.

Herzoglich-Oldenburgische JustizCanzley.
Runde. v. Oeder.

Num. 2b.

Oldenburgische wöchentliche Anzeigen.

Donnerstag Num 38., den 22. Sept. 1814.

Verordnung,

die Vertheilung der Geschäfte unter die mit dem 1. Okt. 1814 eintretenden Landesbehörden betreffend.

Von Gottes Gnaden Wir, Peter Friedrich Ludwig 2c.

Bürgerliche Rechtssachen.

Die bürgerliche Rechtspflege (und zwar vorläufig mit Aussetzung alles privilegirten Gerichtsstandes, so weit derselbe in dieser Verordnung nicht ausdrücklich in einem oder andern Falle wieder hergestellt ist, er mag mit gewissen Gütern, Sachen, oder mit dem Stand gewisser Personen verbunden seyn;)

Num. 1 u. s. w.

Num. 2 u. s. w.

Num. 3 an die JustizCanzlei, unter welcher in erster Instanz, so lange nicht der befreite Gerichtstand überhaupt wiederhergestellt ist, nur die Landsassen, welche eigene Gerichtsbarkeit haben, ressortiren. Sie entscheidet in Sachen bis Rthl. 100 Capital werth inclusive, in letzter Instanz; in andern geht u. s. w.

Urkundlich Unserer eigenhändigen Namens Unterschrift und beigedruckten herzoglichen Insiegels.

Gegeben auf dem Schlosse Oldenburg, den 15. Sept. 1814.

(L. S.) Peter.

Num. 3.

Schreiben des Herrn Staatsministers Freiherrn von Stein, an den Herrn Erbprinzen von Holstein-Oldenburg, datirt Paris am 28. Mai 1815.

Die Darstellung über die Verhältnisse des Grafen von Bentinck, welche Ew. Durchlaucht mittelst verehrlicher Zuschrift vom 26. d. M. mir mitzutheilen Gefallen gefunden, hat mich erst von der wahren Lage der Sache und ihrem Zusammenhang vollständig unterrichtet.

In Hinsicht der Herrschaft Varel, stand ich in der Meinung, daß der angelegte Sequester nur von andringenden Gläubigern, die ihre Befriedigung suchten, im Wege Rechtens extrahiret sey. Die Aeusserung in der mitgetheilten GeschichtsErzählung:

„der jetzige Zustand der Dinge kann nur auf Ansu-
„chen des Besitzers verändert werden, bei welcher
„Gelegenheit sich dann finden würde, ob der Herr
„Graf von Bentinck sich Etwas gegen den Staat
„und den Landesherrn habe zu Schulden kommen
„lassen",

veranlaßt jedoch zu dem Glauben, daß nicht sowohl das Andringen von Gläubigern, deren Forderungen bei der Beträchtlichkeit der Güter, einen Arrestschlag zur Sicherung auf rechtlichem Wege schwerlich begründen können, als vielmehr eine unmittelbare Handlung der Regierung aus andern als privatrechtlichen Gründen, den unter der französischen Regierung eingetretenen Zustand des Sequesters bis jetzt habe fortdauern lassen. Es ist den Gesinnungen der hohen verbündeten Mächte, welche des regierenden Herrn Herzogs von Oldenburg Durchlaucht theilen, völlig angemessen, ungerechte und gewaltsame Handlungen der französischen Regierung auf alle Weise, ohne den Antrag der Beeinträchtigten erst abzuwarten, unmittelbar wieder aufzuheben und unwirksam zu machen.

Und diese Gesinnungen, halte ich dafür, müssen den Grafen von Bentinck zu der Erwartung berechtigen, daß ihm der von der französischen Regierung entzogene Besitz der Herrschaft Varel, von der nunmehr zurückgekehrten alten Regierung, welche das Unrecht und die Gewaltthat der ersten wieder gut zu machen sich berufen sieht, wieder eingeräumt, und nur den Gläubigern überlassen

werde, bei der ordentlichen Gerichtsstelle ihre Ansprüche im Wege Rechtens geltend zu machen.

Eben so wenig kann es die Absicht Sr. Majestät des Kaisers Alexander's seyn, einen von der französischen Regierung unrechtmäßig ergriffenen Besitz der Herrschaft Kniphausen, die nach der frühern Verfassung dem Grafen von Bentinck, ohne Unterordnung und Beschränkung durch eine fremde Regierung, angehört hat, nach Vertreibung der Franzosen für sich fortsetzen zu lassen. Die ganz unbefugte Besitznahme des Generals Winzingerode, wenn man ihr diese Absicht unterlegt, konnte nur auf einer Unkenntniß der wahren Lage der Sache und einem Mißverstande beruhen.

Deßhalb wird es Sr. kaiserlichen Majestät eben so erwünscht seyn, über das wahre Verhältniß schleunigst unterrichtet zu werden, als Se. Durchlaucht der regierende Herr Herzog zu dieser wahren Aufklärung sich bereitwillig zeigen mögen, damit ein Souverain, dessen Schritte nur Milde und Großmuth bezeichnen, nicht erscheine, als dulde er eine Ungerechtigkeit.

Ew. Durchlaucht habe ich mir die Freiheit genommen diese meine Ansicht der Sache offen auszusprechen, weil ich überzeugt bin, daß Höchstdieselben eine Mittheilung, welche Ew. Durchlaucht in den Stand setzt, zur Aufhebung irgend eines Unrechtes beizutragen, mit Wohlgefallen aufnehmen werden.

Paris, den 28. Mai 1814.

von Stein.

Num. [illegible]

Bittschrift der Unterthanen der Herrschaft Varel an den Herrn Grafen von Bentinck, wegen neuer von der herzoglich-oldenburgischen Regierung ihnen zugemutheten Abgaben.

Hochgeborner Reichsgraf,

gnädigster Graf und Herr!

Ew. hochreichsgräflichen Exzellenz wollen in Gnaden vermerken, daß Hochderoselben unterzeichnete Unterthanen in der Edlen Herrschaft sich unterwinden, Ew. rc. in geziemender Ehrfurcht vorzustellen:

Wie Se. herzogliche Durchlaucht zu Oldenburg laut der Anlage sub lit. A. vom 29. December 1814, in Betreff Verordnung wegen vorläufiger Herstellung der vor der französischen Occupation bestandenen Abgaben mit einigen Modificationen, welche Verordnung in den oldenburgischen wöchentlichen Anzeigen vom 25. Jan. d. J. bekannt gemacht ist, wornach unter andern ältern Abgaben auch eine erhöhtere ConsumtionsSteuer oder Accise von starken Getränken rc. in dem §. 18. a bis h incl. angeordnet, und nach einem sub lit. B anliegenden Tarif zu erlegen vorgeschrieben hat.

Auch diese ConsumtionsSteuer oder Accise ist in der Folge auch dadurch mit auf Hochdero Edle Herrschaft Varel extendiret worden, daß der gräflich-Bentinckische Amtmann zu Varel unterm 7. dieses Monats März, laut Anlage sub lit. C, öffentlich hat anschlagen und bekannt machen lassen: daß auch hiesige Brantweinbrenner, Kaufleute und Wirthe, nach ihrer zu leistenden Angabe, die Steuer, gleich den oldenburgischen, leisten und entrichten sollen; welche Angabe indessen von den Unterzeichneten bis jetzt noch nicht geschehen ist.

Da nun aber Unterzeichnete nicht vermuthen konnten, daß eine solche Steuer auch auf Ew. ꝛc. Edle Herrschaft Varel geleget werden würde, so gleichwohl nun geschehen ist, so haben sie sich bewogen gefunden, Ew. ꝛc. dieses Ereigniß mit Wenigem hiedurch zu melden.

Unterzeichnete glauben, indem sie sich auf den oldenburgischen Tractat vom 30. August 1693, §. 15., beziehen, und darnach seit solchem Tractat fortwährend und immer von einer solchen Accise, obgleich selbige immer im Oldenburgischen, obgleich sehr leidlich, hat entrichtet werden müssen, befreit geblieben sind, und von einer dergleichen Accise, wie die Rede gewesen ist, darnach von einer solchen Accise-Steuer gänzlich befreit bleiben zu müssen.

Auch von einer andern Abgabe derselben Verordnung nach (§. 12 d, soll die Herrschaft Varel jährlich eine Summe von zwei tausend acht hundert Reichsthalern, und nach denselben §. 12 e jährlich eine Abgabe von einem Reichsthaler 38 gr. in Golde von jedem Tausend Reichsthalern, also eilf Grote von jedem Hundert Reichsthalern des Brandcassen Taxats entrichten) haben Unterzeichnete ebenfalls die Meinung, daß sie auch nach einem solchen Tractat von dergleichen Abgaben hätten befreit bleiben müssen, weil nach der angezogenen Urkunde (von 1693) jährlich zwölf hundert Reichsthaler Contribution vom Amte Varel nach Oldenburg zu entrichten sind.

Ew. ꝛc. wohlwollende Huld und Gnade gegen Dero getreue Unterthanen ist allgemein bekannt und erprobt; daher wollen Unterzeichnete in der jetzigen obengedachten schwierigen Lage sich auch pflichtmäßig an Höchstdieselben wenden, und

Ew. ꝛc. hiermit um Schutz und um Abwendung der für hiesiger Edlen Herrschaft so sehr drückend werden könnenden AcciseSteuer unterthänigst bitten und gebeten haben.

[illegible] in tiefster Verehrung

Varel den 17. März 1795.

Ew. Hochreichsgräflichen Excellenz

unterthänig gehorsamste

G. [illegible] H. [illegible] G. Engelberts. J. Diers[illegible] vom [illegible] Kloßmann. C. F. Harleben. [illegible] Oldenburg. D. G. Mertens. P. Heinrich. [illegible] J. Uffers. H. F. Schüngel. L. [illegible] J. D. Wiemken. F. [illegible] Gramberg junior. H. C. Hoppe. J. [illegible] Onken. A. W. Gramberg sen. E. [illegible] W. C. Menke. J. N. Wiemken. Chr. Buttmann. F. Lübbers jun. G. Ch. [illegible] Kleen. J. [illegible] Peters. G. [illegible] Harten. [illegible] Menke. [illegible] Jud. Buttmann. J. H. Meiners. [illegible] Springen. J. Ch. [illegible] M. Ch. [illegible] D. Ch. von Lingeln. M. [illegible]

Num. 4b.

Entschließung des Herrn Grafen von Bentinck auf vorstehende Bittschrift.

Auf die unterthänige Vorstellung und Bitte von Joh. Ant. Onken, A. W. Gramberg sen., E. von Lingeln und Consorten, de dato Varel den 17. März d. J.

um unsern Schutz und Abwendung der für sämmtliche Unterthanen Unserer Edlen Herrschaft Varel so sehr

drückenden Accis und anderer verfassungswidrigen willkührlichen Besteuerungen einer herzoglich-oldenburgischen Regierung,

wird hiermit zur Resolution ertheilt:

1) daß Wir nicht ermangeln werden, alle möglichen Mittel zu ergreifen, die willkührlichen Besteuerungen einer herzoglich-oldenburgischen Regierung, welche unabläßig seit der glücklichen Vertreibung der Franzosen auf Uns und Unsere Unterthanen verfassungswidrig gelegt sind, abzuwenden; inzwischen schon durch Unseren Bevollmächtigten am Congreß eine Abschrift von obgemeldeter unterthänigen Vorstellung und Bitte Unserer treuen Unterthanen zugleich mit Unsern eigenen Angelegenheiten haben vorlegen lassen, mit dem festesten Vertrauen auf allerhöchst desselben Gerechtigkeitsliebe, daß in Kurzem allen diesen Eigenmächtigkeiten und Unterdrückungen abgeholfen werden wird;

2) daß Wir mit Wohlgefallen gesehen, daß die von den Supplicanten geforderte Angabe bis jetzt noch nicht geschehen sey, und auch vertrauen, daß alle Unsere treue Unterthanen, zur Verwahrung Ihrer sowohl als Unserer Privilegien, weder die Accise, noch andere willkührliche auferlegte Besteuerungen, welcher Art auch, ausgenommen die tractatenmäßige Contribution von 1200 Rthlr. entrichten werden, sondern sich dagegen hartnäckig und einmüthig, mit vereinten Kräften, Unserm Beispiel folgend, widersetzen werden;

3) daß Supplicanten sowohl, als alle Unsern Unterthanen schon durch die beigehende Abschrift Unserer feierlichen Protestation vom 29 März d. J., und die Wir durch einen hiesigen kaiserlich-königl-

lichen Notarius publicus an die herzoglich-oldenburgische Justiz-Canzlei haben insinuiren lassen, aus der untergezogenen Stelle ersehen werden, daß Wir ihres Wohlseyns stets eingedenk gewesen, und auch gegen die Eingriffe in ihre Gerechtsame unaufgefordert gewacht haben;

4) daß Wir den seit Unserer Abwesenheit als Amtmann fungierenden C. F. Straderjan keineswegs als einen Unserer Diener anerkennen, noch wollen, da er zufolge der fortwährenden Gewalt und Unterdrückung einer herzoglich-oldenburgischen Regierung an die Stelle des vormaligen Greffiers Barnstedt, den Wir vor Unserer Abreise förmlich zum Amtmann bestellt hatten, gegen Unsern ausdrücklichen Willen eingesetzt worden, — also auch alle dessen Handlungen und Verrichtungen per se null und nichtig sind.

Gegeben bei Unserer Anwesenheit in Wien, den 4. April 1815.

(Unterzeichnet) W. G. F. Graf von Bentinck.

Num. 5.

Rechtsverwahrung des Herrn Grafen von Bentinck, wider die von der herzoglich-oldenburgischen Regierung wider ihn gemachte Anordnung einer Administrations-Commission ꝛc.

Wir Wilhelm Gustav Friedrich Graf von Bentinck, des heiligen römischen Reichs Graf und Souverain von Inn und Kniphausen, Edler Herr zu Varel, Herr von Doorwerth, Rhoon und Pendrecht u. s. w., des russisch-kaiserlichen Ordens von St. Anna erster Classe Ritter ꝛc. ꝛc.

Thun kund und zu wissen hiemit: Nachdem Wir aus der Num. 4 der oldenburgischen wöchentlichen Anzeigen d. d. den 25. Jan. d. J. unter der Rubrik „öffentliche Bekanntmachungen, Num. 3." ersehen müssen, daß die herzoglich-oldenburgische JustizCanzlei am 19. Jan. d. J. von Neuem eine andere Administrations-Commission über Unsere Güter, und zwar unter ihrer Oberaufsicht ernannt hat;

So finden Wir uns nothgedrungen, sowohl den Inhalt Unserer Publication vom 20 September d. J., so wie dieselbe in mehreren öffentlichen Blättern, namentlich in der neuen Bremer Zeitung Num. 355, J. 1814 eingerückt ist, hiemit zu wiederholen, als zugleich de novo, in der besten Form Rechtens, gegen dieses illegale Verfahren, feierlichst zu protestiren, insbesondere Uns auch, wegen der bis jetzt durch gemeldete AdministrationsCommission geführten verderblichen Verwaltung, bei Zeiten zu verwahren, und andurch Unsern Regreß contra quemcunque in derjenigen Form, wie solche die künftige teutsche Verfassung mit sich bringen wird, wegen allen Schaden und Nachtheilen, ausdrücklich vorzubehalten.

Ferner protestiren Wir freilich gegen die Gerichtbarkeit, so die JustizCanzlei auf Unsere Person und Güter durch obige Bekanntmachung sich anzumaßen kein Bedenken genommen; eine Gerichtbarkeit, welche im geraden Widerspruch mit Unsern, länger als ein Jahrhundert hindurch wohl hergebrachten Rechten und Privilegien, sich lediglich auf einseitige, aus dem blossen Willen Sr. herzoglichen Durchlaucht geschöpften Verordnung vom 15. Sept. 1814 gründet, und also das Siegel der Willkühr an sich trägt; und erklären hiemit, daß Wir alle gerichtliche und aussergerichtliche Handlun-

gen, welche durch die gedachte AdministrationsCommission, oder durch die oldenburgische JustizCanzlei, gegen Unsere Person oder Güter, ex capite ihrer vermeinten Gerichtbarkeit, bereits unternommen worden, oder noch unternommen werden könnten, als incompetent, null und nichtig ansehen, die Commission als verfassungswidrig betrachten, und in keinem Fälle als Unsern Repräsentanten anerkennen, auch ausser der Vollmacht, welche Wir Unserm Canzleirath und OberInspector Moslé ertheilt haben, keine andere Vollmacht anerkennen wollen und werden.

Da Wir ferner auch in Erfahrung gebracht, daß mehr gemeldete AdministrationsCommission, bei ihrem verderblichen Verfahren, noch dazu bemüht ist, statt Unsere Gläubiger zu befriedigen, dieselben zu gerichtlichen Klagen anzureitzen, und sogar durch allerlei verkehrte Mittel dazu zu zwingen, auch schon wirklich eine Klage veranstaltet hat; So halten Wir es für Unsere Pflicht, einen jeden für dergleichen, wegen der offenbaren Incompetenz der herzoglichen JustizCanzlei, schon an und für sich unheilbar nichtigen Schriften, zu warnen, indem Wir nach der von den höchsten Reichsgerichten, vermöge Beilage lit. A. Uns unbestritten zustehenden Reichsunmittelbarkeit, niemals dergleichen Eingriffe in Unsere Rechte gestatten und anerkennen werden.

Dann protestiren Wir nicht weniger gegen alle und jede Unseren und Unserer Unterthanen wohl hergebrachten Rechten zuwiderlaufenden Besteuerungen, Auflagen und sonstigen Prästationen, indem Wir derselben verfassungs- und tractatenwidrigen Erhöhung und Vermehrung nicht anders, denn als einen gewaltsamen Eingriff in Unsere und Unserer Unterthanen Privilegien und Rechte, betrachten können und wollen.

Schließlich müssen Wir zur völligen Beruhigung Unserer und Unsers Hauses Gläubiger andurch erklären, daß Wir sogleich nach Unserer Zurückkunft aus der französischen Gefangenschaft, im September des vorigen Jahres, bereits eine Liquidations-Commission ernannt, auch das hier abschriftlich beigefügte Patent Lit. B. erlassen hatten, und daß nur die gesetzwidrigen Maasregeln einer oldenburgischen provisorischen Regierungs-Commission, und die durch dieselbe angefangene, und von Seiten der Justiz-Canzlei fortgesetzte Ueberherrschung und Unterdrückung, die wirkliche Ausführung dieser Unserer Absichten, und somit die Befriedigung Unserer Gläubiger verhindert, und dadurch die sehnlichsten Wünsche Unseres Herzens in Erfüllung zu bringen, einen Jeden zu befriedigen, und die so lange ohne Unser Verschulden gestörte Ordnung wieder herzustellen, verzögert haben.

Urkundlich Unserer eigenhändigen Namens-Unterschrift und beigedruckten gräflichen Insiegels.

Gegeben bei Unserer Anwesenheit zu Wien, den 30. März 1815.

(L. S.) W. G. F. Graf von Bentinck.

Daß vorstehende Unterschrift des H. T. Herrn Herrn Wilhelm Gustav Friedrich Reichsgrafen von Bentinck recht, und das hochgräfliche Wappen beigesetzt worden sey, wird hiemit von Notariatswegen bestätiget. Wien den dreissigsten März Ein tausend acht hundert funfzehn.

(L. S.) Ignatius Schlager.
J. U. D. aulae judiciorumque advocatus, Notarius caes. reg. publ. juratus, in fidem premiss. leg. requisitus.

Inhalt
des dritten Bandes.

Neuntes Heft.

I. Acten
der Congreß-Commission, für die Freiheit der Fluß-Schiffahrt.

Zehntes Heft.

I. Fortsetzung der Acten der CongreßCommission für die Freiheit der FlußSchiffahrt.

Seite

Seite

Zwölftes Heft.

Druckfehler.

Bd. II., S. 329, Z. 4. v. u. statt 13 l. 12; Z. 1 v. u. statt 14 l. 15.
— — S. 331, Z. 13, nach „eines“ setze: permanenten.
— — S. 335, Z. 4, statt Hessen Darmstadt l. Sachsen (Königreich). — Ebendas. Z. 9, statt oben l. unten.
— — S. 440, Z. 16, statt sey l. seyen.
— — S. 567, Z. 2 v. u. statt reißte l. reisete.
— — S. 571, Z. 1, statt XXXIII. l. XXXII.

Auch ist zu bemerken, daß in den Acten der Commission für die Freiheit der Flußschifffahrt, das Wort relâche immer weiblich gebraucht wird, z. B. Bd. III, S. 59, 71, 83, 84 und 145, ungeachtet dasselbe männlich ist.

